

For lacking issues see:
CRI microfiche

| | |
|------|-------------------------|
| CA7 | 1993 - #94-07608 |
| MM | |
| -P65 | 1994 - #95-05526 |
| mfe | 1997 - bound separately |

A20N
T710
A56

Government
Publications




**Ontario
Highway
Transport
Board**

ANNUAL REPORT 1989

Annual Report
Of
Ontario Highway Transport Board
for the year ending December 31, 1989



Ce document est aussi disponible en français



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

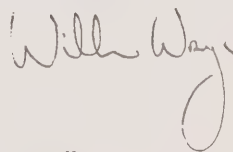
<https://archive.org/details/31761116519992>

To: The Honourable Lincoln Alexander, P.C., K. St. J., Q.C.,
B.A. Lieutenant-Governor of the Province of Ontario

MAY IT PLEASE YOUR HONOUR:

The undersigned takes pleasure in submitting the Annual Report for the Ontario Highway Transport Board for the calendar year ending December 31, 1989.

Respectfully submitted,

A handwritten signature in dark ink, appearing to read "Will Wrye". The signature is fluid and cursive, with a large, looping "W" and a long, sweeping "y" that extends downwards.

William Wrye,
Minister.

To: The Honourable William Wrye, Minister of Transportation

Sir: I have the honour to present the report of the activities of the Ontario Highway Transport Board for the calendar year ending December 31, 1989

Respectfully submitted,

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'B. E. Smith', with a stylized, sweeping flourish at the end.

B. E. Smith,
Chairman.

TABLE OF CONTENTS

| | |
|---|----|
| List of Members | 1 |
| Chairman's Message | 3 |
| Description of Board's Functions | 5 |
| Application Summaries | 6 |
| Petitions to Cabinet | 15 |
| Appendix "A" - Board Structure | 16 |
| Appendix "B-1" - Policy Statement | 17 |
| Appendix "B-2" - Order In Council Issued | 18 |
| Appendix "C-1" - Breakdown of Revenue | 19 |
| Appendix "C-2" - Financial Data | 20 |
| Appendix "D-1" - Applications Received (PCV; PV; TTA) | 21 |
| Appendix "D-1" - Continued | 22 |
| Appendix "D-1" - Continued | 23 |
| Appendix "D-2" - Applications Processed | 24 |
| Appendix "D-3" - Applications Heard | 25 |

The Ontario Highway Transport Board in accordance with Section 29 of the Ontario Highway Transport Board Act, R.S.O., 1980, Chapter 338 submits its thirty-fourth Annual Report upon its affairs to the Honourable William Wrye, the Minister of Transportation, for the calendar year 1989.



MEMBERS OF THE BOARD

DATE FIRST APPOINTED

| | | |
|-------------------|---------------|-------------------|
| B. E. Smith | Chairman | March 10, 1986 |
| J. E. Magee | Vice Chairman | April 2, 1986 |
| M. D. Priest * | Vice Chairman | March 17, 1986 |
| E. J. Canning ** | Vice Chairman | July 27, 1989 |
| G. R. Samis | Member | March 17, 1986 |
| M. H. Shecter *** | Member | January 12, 1981 |
| E. R. Skelcher | Member | February 14, 1987 |

*Mrs. M. D. Priest resigned as Vice Chairman of the Board on June 30, 1989 to take up duties as Chair of the Ontario Telephone Service Commission.

** Mr. E. J. Canning was first appointed a member of the Board on March 1, 1980 and he was appointed Vice Chairman on July 27, 1989.

***Mr. M. H. Shecter retired on June 30, 1989.

MESSAGE FROM THE CHAIRMAN

The Ontario Highway Transport Board (OHTB) was created by the Ontario Highway Transport Board Act, 1955. At the same time the Public Commercial Vehicles Act and the Public Vehicles Act were amended to transfer certain powers to the OHTB for the regulation of intra-provincial carriage of goods and the carriage of passengers by motor vehicle.

Under the Motor Vehicle Transport Act, 1953-54, applications for licences to conduct extra-provincial truck and bus undertakings and applications for licences to conduct local undertakings by carriers holding extra-provincial licences were processed by the OHTB according to procedures and criteria established by provincial law. Under this regulatory structure, the OHTB was in effect the licensing authority for truck and bus operating authorities for both intra-provincial and extra-provincial traffic movements in the province, and it fulfilled that function for over thirty-two years.

On January 1, 1988, the Motor Vehicle Transport Act, 1987 came into effect and altered significantly the licensing procedures for extra-provincial truck undertakings. Where previously public necessity and convenience was the controlling test for entry into the truck transportation business, the new legislation introduced a fitness criteria and public interest test during a five-year transition period ending in 1993. At the end of that time, fitness would be the only entry criteria for the carriage of goods by extra-provincial truck undertakings. Similar provincial legislation came into force at the end of January 1989 as the Truck Transportation Act, whereby the entry test for the licensing of the intra-provincial carriage of goods was also changed from public necessity and convenience to a fitness test with a transition period employing a public interest test.

This reregulation of the trucking industry has dramatically changed the role of the OHTB and its workload with respect to truck regulatory matters. Before reregulation, the Board processed a total of about 4000 applications a year. Of this number, 850 were opposed and required some form of public hearing or adjudication by the Board. By adjudication, we mean applications where Board members must perform some form of adjudicative function in making the final determination of an application, whether it involves a public hearing or not. By the end of 1989, the total number of applications processed, had fallen to 2600 per year, and this number is expected to decline further and level off at about 500 per year. During the past two years, the number of adjudications (with or without a public hearing) has risen from 850 to 1300 per year. This increase is seen as a surge resulting from the introduction of the transitional public interest test. In time, it is expected that the number of adjudications will be about 275 per year.

It is, however, in the area of public hearings related to truck applications that we have observed the most significant drop in workload. Previously, the Board would hold in the neighbourhood of 700 public hearings a year on truck applications, and now that number has diminished to around 35. The number of bus application hearings is increasing at about 7% per year. We anticipate therefore, that the total number of hearings will be about 125 or 2.5 per week.

With this reduction in workload, the Board has gone through an extensive reorganization in terms of staff, members and facilities. Staff, which at one time numbered thirty-three persons is now ten, while the number of Board members has been scaled down from ten to five. Office space and hearing room facilities have been cut in half. The Board is in the process of examining its future role in truck and bus regulatory matters.

The Board has responded to the Government's initiative of providing French Language Services in certain designated areas in the province.

A French Language Service policy has been developed by the Board which is tailored to its jurisdiction. This policy is being applied at our public hearings and at the Board's offices in Toronto. Its underlying principle is that everyone has a choice of language between English and French in the Board's proceedings. General information and service are automatically available in both languages. Written decisions and orders may be obtained in French on request. Translation services are provided by the Board at public hearings, with the only stipulation being that the Board requires some prior notice where French Language assistance is needed. This policy has been in place, and has been working problem-free for the past six months.

Notwithstanding the reorganization and downscaling of the Board's activities discussed earlier, I anticipate that the Ontario Highway Transport Board will continue to play an important and highly respected role in truck and bus licensing in the province.

B. E. Smith,
Chairman.

DESCRIPTION OF BOARD'S FUNCTIONS

The Board is constituted by virtue of, and in accordance with the provisions of the Ontario Highway Transport Board Act. It acts as a quasi judicial body and conducts public hearings with respect to applications for operating licences for local and extra-provincial truck and bus undertakings under the Truck Transportation Act, 1988, the Public Vehicles Act, and the Motor Vehicle Transport Act, 1987. For a limited period certain provisions of the Public Commercial Vehicles Act still apply.

In addition, and by agreement between the provincial and federal Ministers of Transportation, the Board has been designated as the tribunal in Ontario for conducting public hearings and reporting to the Airport Manager on applications for airport limousine permits.

Bus Transportation

Under the Public Vehicles Act and Part I of the Motor Vehicle Transport Act, 1987, the Board on applications brought before it, certifies to the Minister of Transportation whether public necessity and convenience warrant the issuance of operating licences for local and extra-provincial bus undertakings.

Truck Transportation

The Board determines on the basis of written submissions from interested persons, whether there is a need to hold a public interest hearing with respect to applications for licensing authority for local and extra-provincial movement of goods. If there is a public hearing need, it holds the public interest hearing to determine whether or not the undertaking proposed would likely be detrimental to the public interest.

Truck Licence Rewrite

In accordance with Section 10b of the Public Commercial Vehicles Act R.S.O. 1980, c. 407, the Board determines whether the application for a rewritten truck licence, utilizing the language of the Standard Transportation Commodity Code (STCC), complies with prescribed criteria in the legislation.

The purpose of the licence rewrite program is to introduce uniform language to truck operating licences and to facilitate the transition of reregulation under the Truck Transportation Act, 1988. The Board issued 921 rewritten certificates in 1989.

APPLICATION SUMMARIES

The following summaries of applications determined by the Board in the 1989 calendar year represent some examples of the type of matters handled by the Board. These summaries should not be taken as the official Board determination on any matter. For that, reference should be made to the Board's complete decisions which may be requested from its offices.

A. Bus Application Summaries

1. *Badder Bus Service Limited* File # 20104
Thamesville, Ontario

This application brought by J. I. DeNure (Chatham) Limited is for a stated case with respect to an application by Badder Bus Service Limited for an operating licence. In accordance with the provisions of the Ontario Highway Transport Board Act, the Board may state a case in writing for the opinion of the Divisional Court upon certain questions of law dealing with the Board's jurisdiction and its determination of public necessity and convenience.

This matter has a lengthy history and dates back to 1984 when the Board granted an application to Badder Bus Service Limited. DeNure was the respondent in opposition and has taken a number of proceedings to have this decision of the Board overturned, both before this Board and before the Minister of Transportation. All were unsuccessful.

The Board concluded that there are no special or unusual circumstances in this matter on which it would exercise its discretion to state a case for the opinion of the Divisional Court, and accordingly the application by DeNure was denied.

2. *The Canada Coach Lines, Limited* File # 01255
Hamilton, Ontario

Two questions were posed by this application:

1. Does a subsidized carrier enjoy an unfair competitive advantage?
2. Is it appropriate to grant a public vehicle charter authority for a defined group?

An application under the Public Vehicles Act was filed with the Board and subsequently amended to the following terms:

"For the transportation of passengers for Nationair Canada between Mount Hope Airport in the Regional Municipality of Hamilton-Wentworth and the Royal York Hotel situated in the City of Toronto in the Municipality of Metropolitan Toronto" with certain provisos.

Three respondents filed opposition to this application but only two appeared before the Board.

An important issue raised by the respondents in this proceeding was the public subsidies available to the applicant. The Board was asked to consider whether a publicly subsidized operator should be permitted to compete with companies not having similar sources of revenue available to them. It was submitted that the applicant enjoyed an unfair competitive advantage through its access to such public funding. It is unusual that this issue should be considered in a proceeding where all parties are owned by municipalities directly or indirectly. The applicant herein is a wholly-owned subsidiary of the Hamilton Street Railway (HSR), the sole shareholder of which is the Regional Municipality of Hamilton-Wentworth. The two remaining respondents are related companies with the respondent Trentway-Wagar being a wholly-owned subsidiary of the respondent Gray Coach Lines Limited, the shares of which are 100 percent owned by the Toronto Transit Commission (TTC).

Evidence adduced through corporate witnesses show that the applicant received, directly

or indirectly, subsidy revenues from several levels of government.

Corporate evidence adduced by the two respondents Gray Coach Lines Limited and Trentway-Wagar Inc. indicated that no subsidy benefit flows to either respondent as a consequence of their relationship to the Toronto Transit Commission.

The applicant seeks authority to operate a restricted charter service, linking Mount Hope Airport located in the Regional Municipality of Hamilton-Wentworth, and the Royal York Hotel in downtown Toronto. The service would be limited to transportation of passengers of Nationair who are using their services to fly into or out of Mount Hope Airport. The evidence adduced was that the cost of the service is paid fully by Nationair and not charged to the passengers in any fashion. Nationair viewed this service as essential to its survival as it must compete for its passengers with several airlines serving Pearson International Airport. Nationair has determined that the applicant is best able to provide the service they require and therefore it would appear they are the public being served in this application.

Both respondents are currently licensed to provide the service applied for herein but it is noted that neither have equipment based in the Regional Municipality where the majority of the trips originate.

The Board panel found that notwithstanding the fact that the applicant is the beneficiary of public subsidy, public necessity and convenience warranted the granting of a licence to provide a restricted charter service for Nationair.

3. *J. I. DeNure (Chatham) Limited* File # 02244
Chatham, Ontario

This application followed the decision by Gray Coach Lines Limited to abandon their line run service between London and Kitchener.

The sole opposition to the DeNure application was from the Amalgamated Transit Union, Local 113 and their opposition was based on the view that Gray Coach should not be allowed to abandon a portion of its licence because it would lead to fractionalization of Gray Coach's licence and because it would confirm a policy by Gray Coach to abandon some of its less profitable

routes. The union also raised the issue of scheduling and connections.

The Board ruled that its duty was to rule on the merits of the application and whether or not it met the test of public necessity and convenience, and that matters of corporate policy are not within the Board's scope of inquiry.

The Board granted the application on a three year basis with the condition that DeNure operate a minimum of two round trips per day.

4. *Exec Plus Inc* File # 44057
Toronto, Ontario

The unique feature of this application was the type of equipment that the applicant was seeking to have licensed.

Instead of the usual 47 seat highway coach, Exec Plus was offering an executive style coach laid out in the style of a lounge with sofas, comfortable settees, a galley and sleeping facilities in the rear of the coach. For the business or executive traveller, there were such amenities as a fax machine, cellular phones, VCR, televisions, AM-FM stereo and tables.

The coach has a maximum capacity of 21 passengers and it is exclusively for charter use. The Board heard from several corporate witnesses who described how they would use the coach to transport executives to various sites and how they would conduct meetings or seminars on board while travelling to their destination.

The Board granted the application with some provisos attached, such as limiting the applicant to four vehicles no older than the 1987 model year.

5. *Laskey's Airport Transportation Service Limited* File # 35393
St. Catharines, Ontario

The issue on this application centred on whether two public vehicle carriers should serve the same routes.

Two applications were filed with the Board for extensions to extra-provincial and public vehicle operating authorities. Both were opposed by Niagara Air Bus Inc.

For a number of years, both Laskey's Airport

Transportation Service Limited ("Laskey's") and Niagara Air Bus Inc. ("Niagara") have provided a transportation service between points in the Region of Niagara and the Lester B. Pearson International, the Hamilton Civic and the Buffalo International Airports.

Evidence and argument were presented on the economies of two carriers providing a service from the Region of Niagara to the airports. Laskey's contends it needs additional points for growth and to maintain a viable organization. Niagara's concern is that additional competition will impede the restoration of the financial health of the company.

The Board found sufficient evidence supporting public necessity and convenience to warrant the issue of a certificate granting an extension to the public vehicle operating licence. The anticipated future growth of the Region of Niagara and the competent management of both the applicant and the respondent will, in the Board's estimation, offset any detrimental impact upon the economic viability of the respondent Niagara.

6. *Penetang-Midland Coach Lines Limited* File # 18701-A24
Midland, Ontario

Penetang-Midland Coach Lines Limited applied for a public vehicle licence for the transportation of passengers and express freight via Highway 26 between the Towns of Collingwood, Thornbury and Meaford, and the City of Owen Sound. The main opposition to this application came from Amalgamated Transit Union, Local 113 regarding the Gray Coach policy to eliminate and reduce their line run services in various areas of the province.

The proposed service will replace, with some schedule modifications, the Gray Coach Service between the City of Barrie and the Town of Collingwood which the Board was informed had suffered some operating losses.

The Board granted the application.

7. *Wallace L. Tennant* File # 44043
o/a Big T Group
Owen Sound, Ontario

Wallace Tennant, operating as Big T Group, applied for a public vehicle operating licence for the transportation of passengers, baggage and express freight on four separate routes between various points within the Counties of Simcoe, Grey and Bruce. The proposed service is in part a replacement for the Gray Coach Lines Limited service between the Cities of Owen Sound and Barrie.

The Board concluded that the applicant did not demonstrate sufficient need for the proposed service and that he did not have the experience and financial capabilities necessary to carry out the proposed undertaking.

The application was denied.

B. Truck Application Summaries

8. *Canadian Pacific Express & Transport Limited* File # 0004825
Willowdale, Ontario

This application for an extra-provincial undertaking is for the carriage of new vehicles between points in Ontario for extra-provincial movement to the United States and other parts of Canada.

Six respondents filed opposition to this application and as a result of negotiations between the parties, an authority was granted:

For the carriage of new vehicles between points in Ontario for extra-provincial movement.

Provided that the licensee be restricted to the use of:

- (a) fully enclosed drop-frame trailers with mechanically equipped loading devices; and

(b) not more than:

- (i) 20 trailers in 1989;
- (ii) 50 trailers in 1990;
- (iii) 100 trailers in 1991.

This application is significant because it illustrates the Board's power to impose conditions to effect an orderly transition from a regulated to a deregulated trucking industry. Of particular note is the restriction on the number of vehicles that may be introduced into the market place over the next three years.

9. *Cassens Transport Co.* File # 0005721
Edwardsville, Illinois
U.S.A.

The basic issue in this case was whether or not the operation proposed by the applicant was in contravention of the collective agreement it had with the Teamsters Union.

The applicant intended to transport new vehicles for and on behalf of Chrysler Canada between Southern Ontario and the United States. According to the collective agreement, international traffic must be marshalled at agreed points. In this application, however, Cassens is proposing a direct, single-line service without any unloading at the Detroit-Windsor border. A "slipseat" arrangement was proposed whereby Cassens would change drivers at Windsor or Detroit. The Teamsters Union indicated that this would only be possible if the collective agreement were waived and the Teamster representative at the hearing indicated that the union had no such intention.

In view of the fact that the applicant's proposed operation would be in violation of its collective agreement, it would be unable to carry out the proposed undertaking. As a consequence the Board dismissed the application.

10. *J. B. Hunt Transport Inc.* File # 000969(X)
Lowell, Arkansas
U.S.A.

An application was filed with the Board for the carriage of goods between all points in

Ontario and the Ontario/U.S.A. border crossings for extra-provincial movement.

The panel determined that the operation of the extra-provincial truck undertaking in respect of which the licence is sought, would not likely be detrimental to the public interest if restricted to "truck-load" traffic only and if the number of commercial motor vehicles used to provide the service were introduced on a graduated basis, thus spreading the impact over a period of several years as contemplated by the transition period included in the Motor Vehicle Transport Act, 1987. The following provisos were therefore added to the authority granted:

"PROVIDED the goods of one consignor may be carried on a continuous trip to one or more consignees, or of one or more consignors to one consignee, to or from the geographic areas named in the licence and provided that the licensee may simultaneously carry such goods as are permitted by the licence.

PROVIDED that under this authority the licensee is restricted to the operation of a maximum of:

- (a) 50 commercial motor vehicles prior to June 30, 1990;
- (b) 100 commercial motor vehicles between July 1, 1990 and June 30, 1991;
- (c) 250 commercial motor vehicles between July 1, 1991 and June 30, 1992;
- (d) 500 commercial motor vehicles after July 1, 1992."

This case illustrates the concern of the Board on a sudden introduction of a large U.S. carrier into the Ontario Transportation market.

11. *Jones Transfer Company* File # 001407(X)
Monroe, Michigan
U.S.A.

This is a motion brought by the respondents in opposition to the application which seeks a review under the provisions of the Ontario

Highway Transport Board Act of an earlier decision issued by the Board whereby the application was granted.

After hearing argument on this Motion, the Board concluded that the earlier panel of the Board had erred in its interpretation of the Motor Vehicle Transport Act, 1987 with respect to the effect of the Statement of Transportation Policy issued by the Federal Government. In granting the Motion, the Board stated that evidence and consideration of the users of transportation services is not necessarily a prerequisite for the Board to consider the net impact on employment and the economic development of Canada or a region of Canada when considering the likely detriment to the public interest.

Accordingly the review was granted and a rehearing of the public interest matter was ordered before a different panel of the Board.

- | | |
|--|------------------|
| 12. <i>Peter W. Krygsman</i> Norwich, Ontario | File # 055882277 |
| <i>Maurice Quinton & Sons</i> <i>Transport Ltd</i> Walter Falls, Ontario | File # 013761312 |
| <i>473629 Ontario Inc.</i> Walkerton, Ontario | File # 001998060 |

A Notice of Motion was filed with the Board which pertained to three applications. The issue on the Motion was whether the respondents filed a valid Notice of Objection in accordance with the provisions of the Motor Vehicle Transport Act, 1987.

All three applications were published in the Ontario Gazette on April 1, 1989. On April 26, 1989 the Ontario Trucking Association (OTA) sent a Notice of Objection on each of the three matters by courier service to the Ministry of Transportation office complex, Main Floor, East Building, 1201 Wilson Avenue, Downsview. The courier service handed the documents to the security guard in attendance at approximately 4:45 p.m. on April 26, which was after the close of normal business hours. At about the same time the OTA caused the same Notices of Objection to be served on the applicants.

According to Ministry personnel, the documents did not arrive at the Carrier Licensing Office which is within the Ministry office complex at Downsview, until May 5, 1989, five days beyond the time limit for their filing.

As a result, the Manager of the Carrier Licensing Office wrote to the OTA on May 25, 1989 advising that the Notices of Objection were received by the Ministry after the deadline and that the operating licences had already been issued to the applicants.

Based on the following factors the Board concluded that a valid Notice of Objection was filed. The publication in the Ontario Gazette stated in part, "the provincial transport board for Ontario proposes to issue the licences if no objection is served on the applicant and filed with the Registrar of Motor Vehicles, within the 29 days of this publication". The publication did not give any particular directions for filing documents with the Registrar; the documents were delivered to the security guard attending the Ministry's main office building four days in advance of the deadline; it is common business practice for security personnel to accept documents after hours; it is probable that the documents were routed through the office of the Registrar before they appeared at the Carrier Licensing Office; and finally the purpose of this current proceeding is to determine if the operations proposed will likely be detrimental to the public interest, which is too important an enquiry to be bypassed on a technical ground.

With respect to the Part III portion of the authority, notwithstanding that the Board's ruling only applies to Part II, the Board was prepared to consider the case for the respondents on Part III of the application if the necessary documentation is forwarded to the Board within the required time limits.

- | | |
|---|------------------|
| 13. <i>North American Van</i> <i>Lines Inc.</i> Fort Wayne, Indiana U.S.A. | File # 001340(X) |
|---|------------------|

The applicant is seeking a broad licence for the carriage of goods and household goods between points in Ontario for extra-provincial movement to points in the United States of America.

This case is significant for two reasons. First, the composition of the panel on the Board was challenged on the grounds that one of the panel members had participated in the review of the written material submitted by the respondent whereby the member concluded that the proposed undertaking would likely be detrimental to the public interest in the absence of any evidence to the contrary. The Board ruled that this proceeding is distinct and different from the earlier proceeding and the composition of the panel of the Board does not offend the provisions of the Ontario Highway Transport Board Act.

Second, after hearing the evidence submitted by the respondent, the Board granted the motion that the respondents had not demonstrated that the operations of the undertaking would likely be detrimental to the public interest. The Board concluded that the respondent's evidence was not connected in any way to the interest of users of transportation services or to any of the matters enunciated in the Statement of Public Transportation Policy issued by the Federal Government. The Board went on to outline how the public interest may be protected in some situations by considering the orderly transition from a regulated trucking industry to reregulated one. That orderly transition may be accomplished by the imposition of appropriate restrictions such as the limitation of the number of vehicles, geographical and commodity restrictions. In the final result, the Board granted the application sought by the applicant.

- | | |
|---------------------------------|-------------------|
| 14. 484840 Ontario Ltd. | File # 02022683/ |
| Thorndale, Ontario | 05009 |
| <i>Gil-Paul Leasing Limited</i> | File # 066001122/ |
| Cambridge, Ontario | 05001 |

There are two applications for operating licences under the provisions of Part II of the Motor Vehicle Transport Act, 1987, (MVTA). In the public notice appearing in the Ontario Gazette, directions were given to any potential objectors to file a Notice of Objection with the Registrar of Motor Vehicles within 29 days of the date of publication.

Notices of Objections were filed within the time specified at the offices of the Ontario

Highway Transport Board (OHTB), 151 Bloor Street West, Toronto, by counsel for Reimer and Inter-City. The Board then forwarded the material filed to the Registrar at the Ministry of Transportation office at Downsview.

When the Ministry examined the documents, it determined that there was no accompanying "request for public interest hearing" fee and this deficiency prompted the Director of Legal Services for the Ministry, to write to the counsel for Legal Services of the Ontario Trucking Association (OTA). The Director advised that the objections had not been sent to the proper address and the material lacked the fee of \$250.00 as prescribed by O. Reg. 25/89 S.8. A warning was issued that failure to comply with these requirements would void their objection and a licence would be issued to the applicants for the authority sought.

After Counsel for the OTA received the Director's correspondence, he brought this motion.

The Board reaffirmed its policy statement of March 11, 1989, that for the purposes of the MVTA, there is a jurisdictional division of the provincial transport board based on the functional responsibility of the Registrar and the OHTB. The Board has the authority to deal with matters pertaining to the public interest test, and with that in mind the Board proceeded to deal with the present Motion.

Section 8(1) of the MVTA states that the provincial transport board in each province may issue a licence to a person to operate an extra-provincial truck undertaking in the province on the like terms and conditions and in the like manner as if the extra-provincial truck undertaking were a local truck undertaking. To suggest that hearing fees and filing procedures are not matters of "issuance" is not supported by any statutory direction, historical background or reasonable interpretation of the provision.

Section 7(4) (b) of the Ontario Regulation under the Truck Transportation Act states that a request for a public interest hearing is to be filed with the Registrar. Section 8 of the Regulations specifies a \$250.00 fee for doing so. The written case in support of the objection however, is to be filed with the Board.

It is well accepted that adoption of the provincial regulatory scheme into federal law is

only valid to the extent that the scheme is not in conflict with the provisions contained in the federal Act. Whether such conflict exists in this case has to be determined.

There is no mention of objection fees in the MVTA nor in the Regulation passed thereunder. Section 20 of the Ontario Highway Transport Board Act establishes a discretionary power in the Board to award costs of, and incidental to a proceeding, and sections 25 and 26 allow the Board to collect fees for applications and copies of documents. As a result the Board panel was of the opinion that the provincial Regulation prescribing a "request for public interest hearing" fee of \$250.00, does not conflict with federal legislation and the request for a public interest hearing fee operates independently of the Board's Act. In the absence of such a conflict, the \$250.00 fee is a valid exercise of provincial authority and accordingly, must be paid by any person requesting a public interest hearing. Failure to do so may invalidate the request.

The Motion was granted in part and the Board found that there was a valid Notice of Objection with respect to these two applications. The necessary fees were paid and the Board could then proceed with the Respondents' evidence as prescribed by the provisions of the MVTA.

15. *D.J. Rockbrune & Sons Ltd.* File # 35803
Whitby, Ontario

This matter was brought under Section 16 of the Ontario Highway Transport Board Act, R.S.O. 1980, C. 338 which gives the Board power to review, amend or revoke any of its Certificates, Orders or Decisions.

By application dated November 6, 1986, D.J. Rockbrune & Sons Ltd. (Rockbrune) applied for a rewritten certificate of public necessity and convenience pursuant to the provisions of Section 10(b) of the Public Commercial Vehicles Act, R.S.O. 1980, C. 407 (PCVA). Attached to the application was a rewritten draft licence which described the rewritten authority. Notice of the Board's rewritten certificate of public necessity and convenience, dated February 9, 1987, was published in the Ontario Gazette.

In response to the Notice, written submissions

were received from three intervenors. The Ministry of Transportation also filed a written submission maintaining support for the rewritten certificate as published as a response to the intervenor's submissions.

The intervenors contend that the rewritten certificate offends the provisions of the Public Commercial Vehicles Act (PCVA) and the Charter of Rights and Freedoms. Questions on the interpretation of the words "place of business" were raised.

The Board panel concurred with the applicant and the Minister that the rewritten certificate is not contrary to the statute or regulations. Neither the legislation nor the regulations specifically state that a place of business cannot be anywhere in the province. The rewritten certificate may designate a particular location or it may designate an area, even an area as broad as the province as a whole, which is understood if no location is designated. The sitting panel took the view that the designation of a place of business is a restriction which is contrary to the act.

The intervenors also contend that Section 10b, and in particular subsection (4), therefore is ultra vires of the provincial legislature. This subsection reads as follows:

"Every operating licence referred to in subsection (1) constitutes indisputable evidence that the holder of the licence has satisfied the requirement of public necessity and convenience in respect of a certificate issued under this section."

The Board panel referred to subsection 10b(5) which names the parties to the rewritten certificate as being the Minister and the applicant (Rockbrune) and these are the only parties. Section 4 of the Statutory Powers Procedure Act provides that any proceeding may be disposed of by agreement or consent, or that the decision of the tribunal may be given without a hearing or complying with the provisions of the Act where the parties have waived such a hearing or compliance. The documentation filed establishes that the only parties to the proceeding have waived the requirement for a hearing and have consented to the rewritten certificate as published, thus complying with the legislation and the principles of natural justice.

Counsel for the intervenors also argues that the procedures followed in this case are contrary to the Canadian Charter of Rights and Freedoms. He suggested that Section 7 which gives everyone the right to security of the person, except in accordance with the principles of fundamental justice, has been offended.

The Board was of the view that the Charter of Rights has no application in this case. Further the case law in this area does not establish that the ownership of an operating licence would come within the definition of "security of the person".

The Board therefore concluded that its rewritten certificate complies with the provisions of the PCVA and the Statutory Powers Procedure Act. The rewritten certificate therefore was confirmed.

The intervenors appealed the Board's decision to the Divisional Court and the appeal was dismissed, (66 OR (2d) 198).

The applicant complained to the Ombudsmans Office with respect to the Board's practice on rewritten certificates. After reviewing the matter, the Ombudsmans Office confirmed the Board's practice.

C. Airport Limousine Applications Summary

The Ontario Highway Transport Board (Board) acts in an advisory capacity to the Minister of Transport (Canada) through the Airport General Manager (APGM) of Pearson International Airport pursuant to a Provincial Order-In-Council. The Board's role is a reporting one only and the APGM is not bound to act in accordance with the Board's report.

In the spring of 1988 the APGM forwarded 659 limousine applications to the Board. The Board's role in these matters is to conduct hearings and recommend applicants who meet the requirements to qualify for tendering.

At a preconference hearing the APGM advised that he planned to issue an additional 35-70 permits, which would be tendered to corporate entities on the basis of a minimum of ten each, to be valid for a period of ten years. Because these terms constituted a significant

change from any previously announced requirements, the Board gave public notice and invited all interested parties to apply or reapply to the APGM. Subsequently, the Board heard a total of thirty-two applications. It recommended that sixteen were well qualified, five were qualified, five were marginal and six be rejected.

In its report the Board made a number of observations and recommendations which can be summarized as follows:

In 1977, 195 applications were granted to applicants represented by five companies. These five companies, three of whom are under common ownership, pay an annual fee of \$1300 for each permit to Transport Canada. The permits are subject to an expiry date, but may be renewed at the discretion of the APGM.

In July 1988 the APGM issued thirty-five permits to the holders of the 195 earlier permits. Other interested parties were not given an opportunity to participate. The recipients paid a \$7500 non-refundable initial fee and are assessed an annual fee of \$5000. The permits are to expire in ten years.

The 35-70 permits which the APGM proposes issuing after these hearings will be subject to tender, assessed an annual fee of \$5000 and expire in ten years.

The Board, in its report, advised that it had great concern that the APGM was proposing conditions and a fee structure for three different types of permits. It strongly recommended that all permits be made subject to identical conditions.

To accomplish this it was recommended that the original 195 permits be allowed to expire over a period of two or three years and be replaced by an equal number of new permits issued under the tender system.

APPEAL UNDER THE FREEDOM OF INFORMATION AND PROTECTION OF PRIVACY ACT, 1987

Mr. Paul Sommerville, acting on behalf of the Ontario Trucking Association and other parties, requested information from the Ministry of Transportation files pertaining to pending applications for operating authorities under The Motor Vehicle Transport Act, 1987.

The "head" of the institution, as defined in the Freedom of Information and Protection of Privacy Act, 1987, released certain information and deleted other information from the material presented to the requesting parties. The decision by the "head" to withhold certain information on the ground that it was personal and therefore protected from disclosure under the Act, was appealed to the Commissioner.

The Ontario Highway Transport Board supported the appeal and suggested in its submission that the information requested had traditionally been made available to all parties to proceedings before it, and should be disclosed according to the principles of natural justice.

The Commissioner appointed under the Act ruled that the information sought must be released to the appellants (Commissioner's Appeal No. 8800054).

PETITIONS TO CABINET

Section 22 of the Ontario Highway Transport Board Act, R.S.O. 1980, Chapter 338 and amendments thereto, provides, "Upon the petition of any party or person interested, filed with the Clerk of the Executive Council within sixty days after the date of any order or decision of the Board and in respect of a matter arising under the Public Vehicles Act or the Public Commercial Vehicles Act, the Lieutenant Governor in Council may,

- (a) confirm, vary or rescind the whole or any part of such order or decision; or
- (b) require the Board to hold a new public hearing of the whole or any part of the application to the Board upon which such order or decision of the Board was made,

and the decision of the Board, after the public hearing ordered under clause (b), is not subject to petition under this section."

During the course of 1989, three petitions were filed with the Clerk of the Executive Council, and their disposition was as follows:

- (i) The Board's original decision was varied:
1 petition

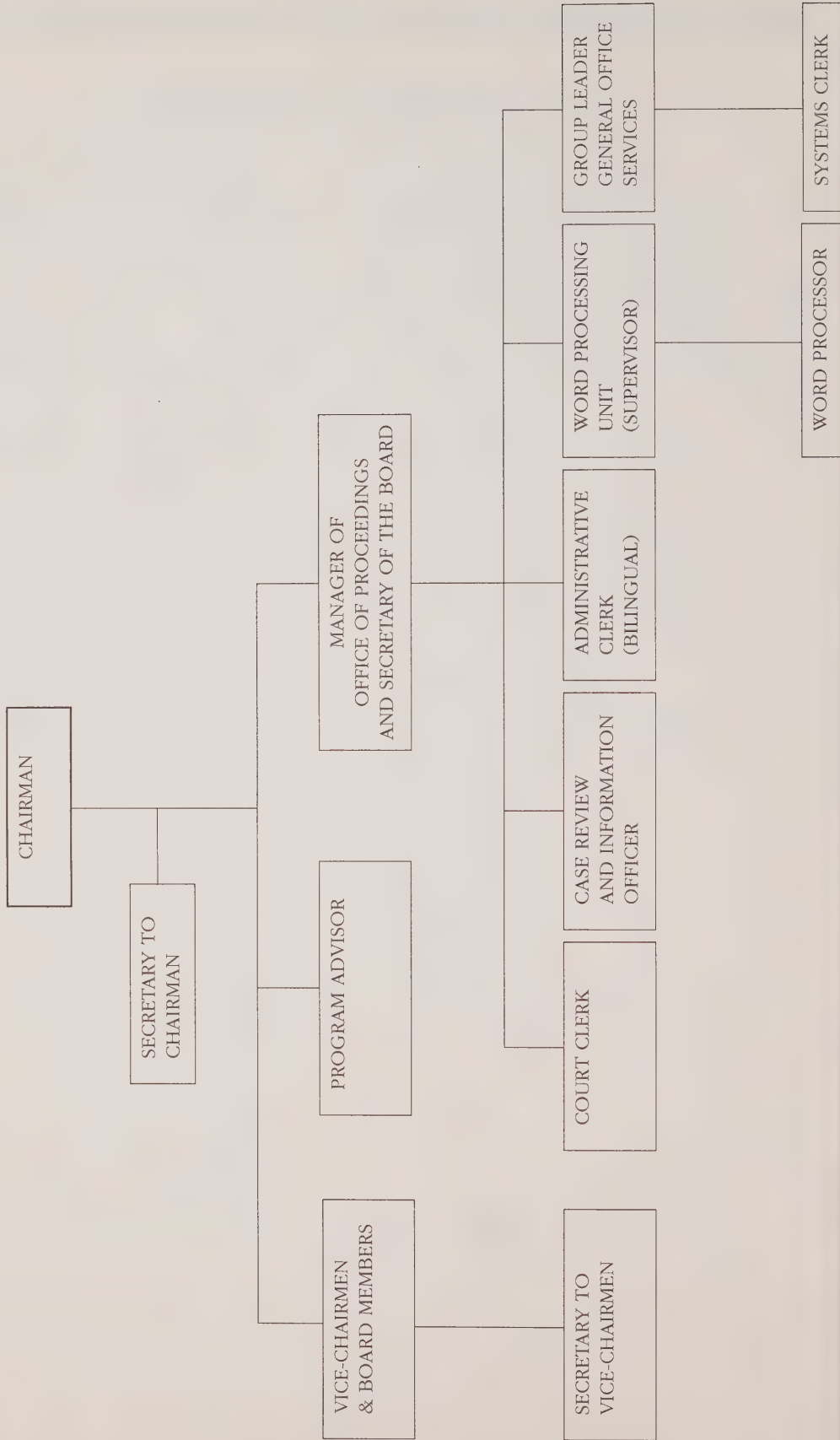
Al Beck Transport Ltd., applicant;
Petitioner Blacks Transport Limited
OHTB File (35409-C)
- (ii) Petitions pending before Executive Council:
2 petitions
 - (a) Wallace L. Tennant
(o/a "Big T Group")
applicant and petitioner;
OHTB File (44043)
 - (b) The Canada Coach Lines, Limited,
applicant;

Petitioner Trentway-Wagar Inc.
OHTB File (01255-A33)

APPENDIX "A"

ONTARIO HIGHWAY TRANSPORT BOARD

BOARD STRUCTURE



APPENDIX "B-1"

039/89-03-01

POLICY STATEMENT ISSUED

THE APPLICATION PROCESS UNDER THE MOTOR VEHICLE TRANSPORT ACT, 1987.

The Truck Transportation Act, 1988 ("TTA") came into force on January 30, 1989. Based on an opinion from the office of the Attorney General for Ontario, the responsibilities of the Ontario Highway Transport Board (OHTB) under Parts II and III of the Motor Vehicle Transport Act, 1987 are affected by the terms of the TTA and will depend on the functional requirements under the federal Act. Procedures and Board responsibilities under Part I of the MVTA remain unchanged.

The following procedures reflect our understanding of the responsibilities of the OHTB:

Part I MVTA -

- (a) applications are made to the OHTB as the provincial transport board;
- (b) applications will be dealt with on the "like terms and conditions and in the like manner" as determined by the Public Vehicles Act unless superseded by terms of the federal Act;
- (c) the OHTB will be responsible for gazetting the applications;
- (d) the licence document will be issued by the Ministry of Transportation (Ministry) over the signature of the OHTB Chairman.

Part II MVTA -

- (a) the Board's responsibility, with respect to the public interest test, will commence with the filing of a Notice of Objection, which for administrative purposes shall be filed with the Ministry;
- (b) after an objection is filed, evidence shall be provided to the OHTB pursuant to subsec-

tion 8(3) of the MVTA, the OHTB will decide on the need for a hearing;

- (c) where required, the OHTB will hold a hearing to determine if the licence sought would likely be detrimental to the public interest;
- (d) where no hearing is required or where a licence is to be issued following a hearing, the licence document will be issued by the Ministry personnel over the signatures of both the Chairman of the OHTB and the Registrar.

Part III MVTA -

- (a) the OHTB will commence its jurisdiction upon being advised by the Registrar that a request to hold a hearing on the public interest test has been filed with the Registrar;
- (b) the OHTB will receive and decide upon the written case pursuant to subsection 9(1) of the TTA.
- (c) where required the OHTB will hold a hearing respecting the public interest and report its decision to the Registrar;
- (d) the licence document will be issued by the Ministry personnel over the signatures of both the Chairman of the OHTB and the Registrar.

EFFECTIVE DATE: Immediate

B. E. Smith,
Chairman.

APPENDIX "B-2"

ORDER IN COUNCIL ISSUED

On November 3rd, 1989, the Lieutenant Governor in Council issued the following policy statement pursuant to the Public Vehicles Act, R.S.O. 1980;

The Ontario Highway Transport Board (O.H.T.B.) when determining questions of public necessity and convenience in relation to applications for authority to operate intercity bus services intended to replace Via Rail passenger services, which have been targeted for termination or frequency reductions by the Government of Canada, shall take into consideration the following:

1. The preparedness and ability of the applicant to mobilize adequate quantity and quality of resources prior to the effective date of Via Rail service reductions so that interruption in service is minimized.
2. The ability and willingness of the applicant to offer a routing and service level which provides reasonable convenience for access and egress of passengers along the Via Rail corridor being replaced.
3. The commitment of the applicant to provide a quality of service to the travelling public which equals or exceeds that provided by Via Rail.

It is desirable that the O.H.T.B. deal with such applications from beginning to completion in the most expeditious manner.

APPENDIX "C-1"

ONTARIO HIGHWAY TRANSPORT BOARD

Breakdown of Revenue

January 1st to December 31st, 1989

| | |
|----------------------------|------------------|
| Application fees | \$22,338.51 |
| Court Costs | \$3,551.50 |
| Tariffs | 338.50 |
| Credits & U.S. Exchange | 1,060.83 |
| Adjournments | 3,150.00 |
| Subpoenas | 50.00 |
| Relisting in Gazette | 200.00 |
| Tapes of Hearings | 2,770.00 |
| Photostats | 1,659.85 |
| Transcripts | 230.00 |
| Telex Authorities | <u>15,990.00</u> |
| Gross Revenue | \$51,339.19 |
| Refunds and N.S.F. Cheques | <u>1,625.24</u> |
| Net Revenue | \$49,713.95 |

APPENDIX "C-2"

ONTARIO HIGHWAY TRANSPORT BOARD

Financial Data
for periods indicated
(in thousands)

| | Total Salaries & Wages | Total Transportation Expenses | Total Services | Total Supplies & Equipment | Total Direct Operating Expenses | Cost Centre Total |
|---|------------------------------|-------------------------------------|-------------------|----------------------------------|--|-------------------------|
| Funds Available April 1, 1988 to March 31, 1989 | 1062.3 | 71.5 | 157.1 | 16.4 | 245.0 | 1307.3 |
| Actual Expenditures April 1, 1988 to March 31, 1989 | 1307.8 | 50.9 | 143.4 | 60.3 | 254.6 | 1562.4 |
| Funds Available April 1, 1989 to March 31, 1990 | 1091.0 | 71.5 | 157.1 | 45.2 | 273.8 | 1364.8 |
| Actual Expenditures April 1, 1989 to December 31, 1989 | 673.1 | 29.2 | 56.9 | 65.1 | 151.2 | 824.3 |
| Funds Available to Fiscal Year End | 417.9 | 42.3 | 100.2 | (19.9) | 122.6 | 540.5 |

APPENDIX "D-1"

ONTARIO HIGHWAY TRANSPORT BOARD APPLICATIONS RECEIVED FOR THE YEAR 1989

PUBLIC COMMERCIAL VEHICLES ACT

| CLASS | GRANTED | DENIED | WITHDRAWN | PENDING | TOTAL |
|-------|---------|--------|-----------|---------|-------|
| A | 7 | 2 | 1 | 0 | 10 |
| C | 4 | 0 | 1 | 0 | 5 |
| D | 21 | 4 | 7 | 0 | 32 |
| E | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| F | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| FF | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| FS | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| GF | 13 | 0 | 1 | 1 | 15 |
| H | 3 | 0 | 2 | 0 | 5 |
| HS | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| K | 3 | 0 | 0 | 1 | 4 |
| NC | 9 | 0 | 0 | 0 | 9 |
| R | 65 | 12 | 22 | 0 | 99 |
| T | 3 | 0 | 0 | 3 | 6 |
| W | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| <hr/> | | | | | |
| TOTAL | 133 | 18 | 34 | 6 | 191 |

PUBLIC VEHICLES ACT

| CLASS | GRANTED | DENIED | WITHDRAWN | PENDING | TOTAL |
|-------|---------|--------|-----------|---------|-------|
| PV | 101 | 11 | 27 | 70 | 209 |
| PVS | 80 | 3 | 8 | 26 | 117 |
| <hr/> | | | | | |
| TOTAL | 181 | 14 | 35 | 96 | 326 |

TRUCK TRANSPORTATION ACT

| | | | | | |
|----------|----|---|---|---|----|
| Public | 18 | 0 | 0 | 1 | 19 |
| Interest | | | | | |

APPENDIX "D-1" (CONTINUED)

**ONTARIO HIGHWAY TRANSPORT BOARD
APPLICATIONS RECEIVED
FOR THE YEAR 1989**

PART II

MOTOR VEHICLE TRANSPORT ACT, 1987

| CLASS | GRANTED | DENIED | WITHDRAWN | PENDING | TOTAL |
|--------------|---------|--------|-----------|---------|-------|
| PVX | 59 | 4 | 12 | 0 | 75 |
| Extra-Prov.C | 864 | 3 | 135 | 29 | 1031 |
| Corridor | 238 | 0 | 56 | 17 | 311 |
| <hr/> | | | | | |
| TOTAL | 1161 | 7 | 203 | 46 | 1417 |
| <hr/> | | | | | |

PART III

INTRA-PROVINCIAL MOVEMENT OF GOODS

| CLASS | GRANTED | DENIED | WITHDRAWN | PENDING | TOTAL |
|-------|---------|--------|-----------|---------|-------|
| BG | 2 | 1 | 0 | 0 | 3 |
| FF | 0 | 0 | 2 | 0 | 2 |
| GF | 43 | 1 | 53 | 32 | 129 |
| HG | 4 | 0 | 3 | 2 | 9 |
| HS | 3 | 0 | 0 | 1 | 4 |
| IC | 25 | 1 | 7 | 7 | 40 |
| ID/GF | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| NC | 26 | 0 | 15 | 4 | 45 |
| NV | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| TV | 6 | 0 | 3 | 2 | 11 |
| GF/TV | 6 | 0 | 1 | 0 | 7 |
| <hr/> | | | | | |
| TOTAL | 116 | 3 | 84 | 49 | 252 |
| <hr/> | | | | | |

APPENDIX "D-1" (CONTINUED)

**ONTARIO HIGHWAY TRANSPORT BOARD
APPLICATIONS RECEIVED
FOR THE YEAR 1989**

TRANSFERS RECEIVED

| ACT | GRANTED | DENIED | WITHDRAWN | PENDING | TOTAL |
|-------|---------|--------|-----------|---------|-------|
| PCV | 23 | 0 | 3 | 0 | 26 |
| MVT | 10 | 0 | 1 | 3 | 14 |
| PV | 53 | 1 | 1 | 14 | 69 |
| <hr/> | | | | | |
| TOTAL | 86 | 1 | 5 | 17 | 109 |

TEMPORARIES RECEIVED

FOR THE YEAR 1989

| ACT | GRANTED | DENIED | WITHDRAWN | PENDING | TOTAL |
|-------|---------|--------|-----------|---------|-------|
| PCV | 7 | 2 | 12 | 0 | 21 |
| MVT | 57 | 3 | 25 | 15 | 100 |
| PV | 52 | 6 | 7 | 8 | 73 |
| <hr/> | | | | | |
| TOTAL | 116 | 11 | 44 | 23 | 194 |

APPENDIX "D-2"

ONTARIO HIGHWAY TRANSPORT BOARD APPLICATIONS PROCESSED January 1st to December 31st, 1989

| CLASS | TOTAL | GRANTED | DENIED | # of CASES OPPOSED | # of RESPONDENTS |
|------------|-------|---------|--------|-----------------------|---------------------|
| A | 49 | 46 | 3 | 18 | 35 |
| C | 6 | 6 | 0 | 2 | 4 |
| D | 54 | 43 | 11 | 37 | 79 |
| D(ST) | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| F | 4 | 4 | 0 | 0 | 0 |
| FS | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| GF | 21 | 20 | 1 | 14 | 27 |
| H | 15 | 11 | 4 | 3 | 8 |
| HG | 1 | 1 | 0 | 1 | 1 |
| HS | 1 | 1 | 0 | 1 | 1 |
| K | 15 | 13 | 2 | 11 | 21 |
| NC | 20 | 18 | 2 | 5 | 6 |
| R | 219 | 179 | 40 | 3 | 3 |
| T | 21 | 20 | 1 | 7 | 14 |
| W | 5 | 3 | 2 | 3 | 5 |
| <hr/> | | | | | |
| TOTAL PCV | 433 | 367 | 66 | 105 | 204 |
| <hr/> | | | | | |
| PV | 137 | 125 | 12 | 63 | 207 |
| PVS | 111 | 108 | 3 | 9 | 16 |
| <hr/> | | | | | |
| TOTAL PV | 248 | 233 | 15 | 72 | 223 |
| <hr/> | | | | | |
| Extra-Prov | 2160 | 2153 | 7 | 1233 | 2319 |
| Corridor | 144 | 144 | 0 | 3 | 3 |
| Intra-Prov | 297 | 287 | 10 | 54 | 674 |
| PVX | 74 | 68 | 6 | 24 | 84 |
| <hr/> | | | | | |
| TOTAL MVTA | 2675 | 2652 | 23 | 1314 | 3080 |

Reasons for Decision Total- 45

APPENDIX "D-3"

ONTARIO HIGHWAY TRANSPORT BOARD METROPOLITAN TORONTO AND OUT OF TOWN HEARINGS Held January 1st to December 31st, 1989

APPLICATIONS HEARD

| Month | Location | Granted | Denied | Adjourned | Pending Hearing |
|----------|---------------|---------|--------|-----------|-----------------|
| January | Toronto | 48 | 1 | 8 | 1 |
| February | Barrie | 0 | 0 | 0 | 1 |
| | Kingston | 1 | 0 | 0 | 2 |
| | London | 4 | 1 | 0 | 2 |
| | Toronto | 26 | 1 | 1 | 0 |
| March | Barrie | 21 | 1 | 1 | 0 |
| | Hamilton | 9 | 4 | 0 | 0 |
| | Kitchener | 9 | 1 | 2 | 0 |
| | London | 3 | 0 | 0 | 1 |
| | Niagara Falls | 0 | 1 | 0 | 0 |
| | Ottawa | 6 | 0 | 0 | 1 |
| | Toronto | 45 | 7 | 5 | 1 |
| | Windsor | 0 | 2 | 0 | 0 |
| April | Belleville | 0 | 1 | 0 | 0 |
| | Dryden | 2 | 1 | 0 | 0 |
| | Kapuskasing | 6 | 4 | 0 | 0 |
| | Kingston | 9 | 2 | 0 | 0 |
| | Kitchener | 14 | 1 | 0 | 0 |
| | London | 16 | 0 | 0 | 0 |
| | North Bay | 8 | 1 | 0 | 0 |
| | Ottawa | 4 | 0 | 0 | 0 |
| | Peterborough | 5 | 8 | 0 | 0 |
| | Sault Ste. M. | 3 | 1 | 0 | 0 |
| | Thunder Bay | 5 | 7 | 0 | 0 |
| | Timmins | 2 | 0 | 0 | 0 |
| | Toronto | 35 | 5 | 0 | 1 |
| | Windsor | 6 | 3 | 0 | 0 |
| May | Kitchener | 0 | 1 | 0 | 0 |
| | Owen Sound | 1 | 1 | 0 | 0 |
| | Toronto | 15 | 1 | 2 | 1 |
| June | Huntsville | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | Toronto | 20 | 2 | 3 | 2 |

APPENDIX "D-3"

APPLICATIONS HEARD - CONTINUED

| Month | Location | Granted | Denied | Adjourned | Pending Hearing |
|-----------|----------------|---------|--------|-----------|-----------------|
| July | Kitchener | 5 | 1 | 0 | 0 |
| | London | 0 | 0 | 1 | 0 |
| | Ottawa | 3 | 1 | 0 | 0 |
| | Toronto | 7 | 0 | 1 | 0 |
| August | Geraldton | 2 | 0 | 0 | 0 |
| | Kapuskasing | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | Kenora | 2 | 0 | 0 | 0 |
| | London | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | St. Catharines | 1 | 1 | 0 | 0 |
| | Sudbury | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | Toronto | 8 | 4 | 1 | 2 |
| September | Bowmanville | 0 | 0 | 0 | 2 |
| | Burlington | 0 | 0 | 0 | 1 |
| | Hanover | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | Kitchener | 0 | 0 | 0 | 3 |
| | Ottawa | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | St. Catharines | 0 | 1 | 0 | 2 |
| | Toronto | 3 | 1 | 0 | 0 |
| October | Kenora | 1 | 1 | 0 | 0 |
| | London | 3 | 3 | 0 | 0 |
| | Port Colborne | 1 | 1 | 0 | 0 |
| | Toronto | 1 | 1 | 0 | 1 |
| November | Bracebridge | 1 | 1 | 0 | 0 |
| | Cochrane | 1 | 1 | 0 | 0 |
| | Collingwood | 1 | 1 | 0 | 0 |
| | London | 1 | 1 | 0 | 0 |
| | Ottawa | 2 | 2 | 0 | 1 |
| | Sarnia | 0 | 0 | 1 | 0 |
| | Toronto | 2 | 2 | 0 | 0 |
| December | Kingston | 2 | 2 | 0 | 0 |
| | Toronto | 1 | 1 | 0 | 0 |
| TOTALS | | 376 | 69 | 34 | 25 |



A2CN
T710
A56

Government
Publications



Ontario
Highway
Transport
Board

ANNUAL REPORT 1990

Annual Report
Of
Ontario Highway Transport Board
for the year ending December 31, 1990



Ce document est aussi disponible en français

To: The Honourable Lincoln Alexander, P.C., K. St. J., Q.C.,
B.A. Lieutenant-Governor of the Province of Ontario

MAY IT PLEASE YOUR HONOUR:

The undersigned takes pleasure in submitting the Annual Report for the Ontario Highway Transport Board for the calendar year ending December 31, 1990.

Respectfully submitted,

A handwritten signature in dark ink, appearing to read "Ed Philip", written in a cursive style.

Ed Philip,
Minister.

To: The Honourable Ed Philip, Minister of Transportation

Sir: I have the honour to present the report of the activities of the Ontario Highway Transport Board for the calendar year ending December 31, 1990.

Respectfully submitted,

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'B. E. Smith', with a stylized, flowing script.

B. E. Smith,
Chairman.

TABLE OF CONTENTS

| | |
|---|----|
| List of Members | 1 |
| Chairman's Message | 3 |
| Description of Board's Functions | 5 |
| Application Summaries | 6 |
| Petitions to Cabinet | 21 |
| Appendix "A" - Board Structure | 22 |
| Appendix "B" - Breakdown of Revenue | 23 |
| Appendix "C" - Financial Data | 24 |
| Appendix "D-1" - Applications Received | 25 |
| Appendix "D-1" - Continued | 26 |
| Appendix "D-2" - Applications Processed | 27 |
| Appendix "D-3" - Applications Heard | 28 |
| Appendix "D-3" - Continued | 29 |
| Appendix "D-3" - Continued | 30 |
| Appendix "E" - Graphics (1, 2) | 31 |
| Appendix "F" - Legend | 33 |

The Ontario Highway Transport Board in accordance with Section 29 of the Ontario Highway Transport Board Act, R.S.O., 1980, Chapter 338 submits its thirty-fifth Annual Report upon its affairs to the Honourable Ed Philip, the Minister of Transportation, for the calendar year 1990.



MEMBERS OF THE BOARD

DATE FIRST APPOINTED

| | | |
|----------------|---------------|-------------------|
| B. E. Smith | Chairman | March 10, 1986 |
| J. E. Magee | Vice Chairman | April 2, 1986 |
| E. J. Canning | Vice Chairman | July 27, 1989 |
| G. R. Samis | Member | March 17, 1986 |
| E. R. Skelcher | Member | February 14, 1987 |

MESSAGE FROM THE CHAIRMAN

Following the enactment of the Truck Transportation Act, the program of restructuring the Board's operations and altering the licensing procedures for extra-provincial truck undertakings continued in the year 1990. The workload at the Board has stabilized in substantial compliance with our predictions of a year ago.

From the statistical data provided in this report, the reader will note that just over four hundred applications were processed, and 135 public hearings were held. Of this total, fewer than 40 related to truck applications and these resulted in only nine public interest hearings. It is evident that very little activity is now being focused on the public interest test, and as a result, the Board, during the past year, explored its future role in both truck and motor vehicle regulatory matters.

The Board continues to take an active part in the Canadian Council of Motor Transport Administrators, which is a national body made up of transport regulators from all provinces, the territories and the federal government.

In 1990, the Board examined its application procedures for public vehicle operating licences. Working with the Ontario Motor Coach Association, the School Bus Operators' Association of Ontario and the Canadian Transport Lawyers' Association, new procedures were developed for public vehicle operating authorities. The purpose of these new procedures is to promote an early exchange of all relevant information among the parties so that unnecessary public hearings may be avoided or where a public hearing is held, its focus will be on the issues in dispute. It is anticipated that the new procedures will be effective early in 1991.



B. E. Smith,
Chairman.

DESCRIPTION OF BOARD'S FUNCTIONS

The Board is constituted by virtue of, and in accordance with the provisions of the Ontario Highway Transport Board Act. It acts as a quasi judicial body and conducts public hearings with respect to applications for operating licences for local and extra-provincial truck and bus undertakings under the Truck Transportation Act, 1988, the Public Vehicles Act, and the Motor Vehicle Transport Act, 1987. Certain provisions of the Public Commercial Vehicles Act still applied up to July 31, 1990.

Bus Transportation

Under the Public Vehicles Act and Part I of the Motor Vehicle Transport Act, 1987, the Board on applications brought before it, certifies to the

Minister of Transportation whether public necessity and convenience warrant the issuance of operating licences for local and extra-provincial bus undertakings.

Truck Transportation

The Board determines on the basis of written submissions from interested persons, whether there is a need to hold a public interest hearing with respect to applications for licensing authority for local and extra-provincial movement of goods. If there is a public hearing need, it holds the public interest hearing to determine whether or not the undertaking proposed would likely be detrimental to the public interest.

APPLICATION SUMMARIES

The following summaries of applications determined by the Board in the 1990 calendar year represent some examples of the type of matters handled by the Board. These summaries should not be taken as the official Board determination on any matter. For that, reference should be made to the Board's complete decisions which may be requested from its offices.

A. BUS APPLICATION SUMMARIES

1. (a) *The Corporation of the City of Brampton* File # 32916-D
Brampton, Ontario
- (b) *The Corporation of the Town of Vaughan* File # 32916-D
Maple, Ontario

These two applications are significant as they mark the first time a Municipal Corporation has applied for a joint through-bus service in conjunction with another Municipal Corporation.

The Town of Vaughan and the City of Brampton applied for public vehicle licences, for the transportation of passengers between Brampton, Vaughan and Metropolitan Toronto for the purpose of providing a joint through bus service between Brampton and the Finch Subway Station in Metropolitan Toronto via Highway No. 7.

Incorporated into the application were two provisos. The first being that the above authority shall be operated only while a signed agreement relative to this service is in full force and effect between the two municipalities and on file with the Ontario Highway Transport Board. The second proviso states that charter trips be prohibited.

Both applications were opposed by the Ontario Motor Coach Association (O.M.C.A.) and Penetang Midland Coach Lines Ltd. The concern of the O.M.C.A. was a policy-based one, namely

that publicly subsidized municipal transit operators should not be allowed to compete with the private sector unless the proposed services have been tendered first to the private sector.

Eventually both respondents withdrew. In the final result the Board granted both applications as set out above.

2. *Trentway-Wagar Inc.* File # 14198-B5
Peterborough, Ontario

This application under the Public Vehicles Act was brought by Trentway-Wagar Inc. in anticipation of the discontinuance of VIA Rail service in the Havelock-Peterborough-Toronto corridor scheduled for January 15, 1990.

The terms of the application were-

“for the transportation of passengers and express freight between the City of Peterborough and the GO Station located in the Town of Whitby via King's Highways 401 and 115.

PROVIDED that all passengers originate at or be destined to the GO Station in the Town of Whitby.”

The applicant has been based in Peterborough for many years and is a well established diversified passenger transportation carrier. The sole respondent to this application, Voyageur Colonial Limited is a major operator of scheduled route services in Ontario. Peterborough is a major point on its route between Toronto-Ottawa and Toronto-Pembroke.

Trentway-Wagar views the termination of rail passenger service between Peterborough and Toronto as an opportune time to establish an intermodal bus/rail link whereby passengers could travel between Peterborough and Whitby GO station by bus to connect

with GO rail service between Whitby and Toronto. In their view, the dislocated VIA passengers would form the nucleus of the potential market. They believe there is a potential market of 240 passengers a day on week-days. On the other hand, Voyageur Colonial anticipates only attracting about 9 additional passengers on weekdays based upon their assumption that only 30% of the current VIA passengers will consider using bus service as an alternative.

Both parties agreed and the Board was of the opinion that there would be increased public need for transportation service linking Peterborough and Toronto upon the discontinuance of the VIA rail service. The Board was of the view that many passengers of the rail service would prefer to continue to travel by train for a portion of their trip.

Further the Board believed the availability of a new intermodal transportation link may provide the incentive for persons currently driving to the Whitby GO Station or to Toronto to use public transportation instead.

The Board did not view the applicant's proposal as a duplication of the Peterborough-Toronto express bus service offered by the respondent, but as an alternative intermodal transportation link which they believed complied with the guidelines contained in the provincial Order-in-Council issued under date of November 3, 1989.

Since the volume of new traffic which may be generated is unknown and the two operators hold widely divergent views on this part, the Board decided to issue a temporary licence to the applicant for one year in order that service requirements of the public may be ascertained.

3. *Palangio Enterprises* File # 35907-M(T)
 (1982) Limited
 North Bay, Ontario

A temporary application was brought by Palangio Enterprises (1982) Limited for a public

vehicle operating licence to provide a scheduled service:

For the transportation of passengers, baggage and express freight between:

Route 1: the City of Timmins, the Town of Kirkland Lake and the City of North Bay.

Route 2: the City of North Bay and the Municipality of Metropolitan Toronto.

PROVIDED that there be no pick-up or discharge of passengers along Route 2 at any point south of the City of North Bay and north of the northern boundary of the Regional Municipality of York; and

PROVIDED FURTHER that the temporary public vehicle operating licence not include charter privileges.

In considering any application for a public vehicle operating licence, whether temporary or permanent, the Board must be satisfied that public necessity and convenience warrants the issue of a licence as required by the Public Vehicles Act, R.S.O. 1980, Section 6.

In dealing with applications for non-permanent authority,

Board policy is that it will issue a non-permanent operating authority if it is satisfied that it has received a request to meet an urgent need to provide a service that no currently licensed carrier is able to provide.

This temporary application was opposed by The Ontario Northland Transportation Commission, Gray Coach Lines Limited, Voyageur Colonial Limited and Voyageur Inc.

Counsel for the applicant urged the Board to accept the proposition that cancellation of the overnight train between Timmins and Toronto is sufficient proof of both public necessity and convenience and of an urgent need to be met.

The Board received no evidence which convinced it that passengers who previously used the overnight train are prepared to use an overnight bus as an alternative mode. Furthermore, the Board panel was not of the opinion that there exists an urgent need which is not currently being satisfied by alternative travel modes.

The temporary application was denied and the application for a permanent operating licence was subsequently withdrawn.

4. *Aerocar Quebec Limitee* File # 44158
Saint Laurent, Quebec # 44158-A

Aerocar Quebec Limitee applied for extra-provincial authorities for (a) a line run authority for airline passengers between the Ottawa-Carleton Region and Mirabel Airport in the Province of Quebec and (b) for charter authority from points in Quebec to points in Ontario.

The applications were heard in Ottawa concurrently by the Ontario Highway Transport Board and by la Commission des Transport du Quebec which had a complementary application.

The Board concluded that an experienced airport carrier, using an aggressive marketing strategy, would be able to achieve a significant measure of success in attracting patronage from those persons now using the private automobile for ground transportation to Mirabel Airport.

The applicant intends to use luxury vans to transport passengers to a central point. From there, a luxury class motorcoach would be used to and

from Mirabel operating on a pre-determined schedule. Aerocar demonstrated that there is sufficient need for the specialized service it offers and that it is experienced in ground transportation at airports. Door to door service is available. The price and comfort are comparable to the private automobile. The public vehicles will be equipped with air condition systems, entertainment amenities such as stereo music and video programming and cellular telephones. All of which presents a relaxed atmosphere to the passengers.

The Board heard convincing evidence about the increased usage of Mirabel Airport over the past several years. Also economic and population growth is occurring within the Ottawa Region which will tend to increase the demand for ground transportation service.

Voyageur Colonial Limited ("VCL"), one of the respondents is a line-haul carrier but did not demonstrate the same interest in marketing the airport service that Aerocar has shown.

Initially Transport Canada suggested that it would be better to have one transportation company provide all ground transportation at Mirabel. Later, Transport Canada representatives indicated that because of the specialized nature of the Aerocar proposal, there was need to have both carriers working independently at Mirabel.

The Board concluded that public necessity and convenience warranted the issue of an authority to provide a line run service between the Ottawa-Carleton Region on the one hand and Mirabel Airport on the other, restricted to the specialized service described in the applicant's evidence.

With respect to charter rights, it is a general proposition, that charter rights flow automatically from all points served on a line-run unless the respondents demonstrate that public necessity and convenience warrant otherwise.

The specialized airport ground transportation service is designed to cater to a particular clientele who are airline patrons using Mirabel Airport. With specialized services, public necessity and convenience must be demonstrated in order to warrant the issuance of the charter authority. The Board was satisfied from the evidence submitted that the only need is for charter services originating at Mirabel Airport destined to points in Ontario. There was insufficient evidence presented to support the granting of charter rights from the Ottawa-Carleton Region.

5. *Bernard Beauchamp* File # 44254
Anjou, Quebec

The applicant, Bernard Beauchamp operating as-"Aerobahn" filed for an extra-provincial operating licence for the transportation of passengers for British Airways (B.A.) between the City of Ottawa in the Province of Ontario and Mirabel International Airport in the Province of Quebec restricted to two vehicles and one round trip per day.

The proposed service prohibits the pick-up or discharge of passengers between Ottawa and Mirabel and no authority is being sought under this application for charter trips.

The proposed service would be tailored precisely to the B.A. schedule and in the event of any delays, the bus transportation schedule would be adjusted accordingly. A one year trial period was agreed upon whereby Mr. Beauchamp would provide a minimum of two, 22 passenger Class "A" coaches painted in B.A. colours and equipped with video cassette recorders, cellular phones and a refreshment service. The exclusive nature of the service was a key feature.

Paul Benoit, the Marketing Manager for Transport Canada at Mirabel did not support the application. He preferred the establishment of a

comprehensive ground transportation system using the broader service offered by public carriers.

In the Board's view this application represents in effect a one year trial marketing program designed to increase B.A.'s market share in the overseas business, and it is not prompted by any identified public transportation need. The evidence presented failed to establish that the Aerocar and Voyageur Colonial Limited existing scheduled services were inadequate to meet the public need and convenience relating to ground transportation between the Ottawa Region and Mirabel Airport.

The Board was not satisfied that public necessity and convenience warranted the issue of a licence and the application was denied.

6. *Science North* File # 44207-A
Sudbury, Ontario

Science North, a provincial agency sought authority to use its one and only 29 passenger bus for one day Spring and Fall nature trips from its Sudbury centre to points within northern Ontario.

Two respondents opposed the application. One of the respondents, the Ontario Motor Coach Association suggested that a crown agency has a competitive advantage over the private carrier. The advantage in this case is the agency's ability to use government funds to finance the equipment purchase at an interest rate lower than the current bank prime rate. Northway Bus Lines, the second respondent, was concerned about the economic impact on its operations.

The determination of this matter turns on the evaluation of competing provincial policies and interests. On the one hand public necessity and convenience is designed to encourage the efficient use of capital, equipment and manpower resources, while at the same time, public interest demands that sufficient concern be given to the economic

impact on licensed carriers. Added to this evaluation are the philosophical considerations pertaining to the extent to which government agencies should be allowed to operate charter bus services.

The result of this evaluation led the Board to conclude that an authority should be granted, but restricted as far as practicable to the specific needs of Science North. It was noted that government policy does not specifically prohibit the operation of charter trips by a government agency. With this application more efficient use would be made of existing equipment.

It was concluded from the evidence submitted that the advantages supporting the application such as more efficient utilization of equipment outweighed whatever modest economic impact might be experienced by the private operator.

The application was granted for the transportation of passengers on a chartered trip for educational or recreational purposes restricted to one public vehicle. In addition at least 50% of the passengers on any trip must be members in good standing of Science North.

7. *772314 Ontario Inc.* File # 44368-A
o/a Sookram Bus Lines
Azilda, Ontario

The primary purpose of the application of 772314 Ontario Inc., (hereinafter referred to as "Sookram") was to remove a restriction prohibiting charter trips from the City of Sudbury.

Seven public witnesses appeared in support of the application. These witnesses indicated that Sookram is able to provide a higher level of service than the respondents offer and charges a lower scale of rates.

The Board noted with considerable concern, that the evidence of a majority of the public wit-

nesses relative to charters was based upon use of the applicant in illegal movements. The applicant admitted originating charters specifically restricted in his public licence. The Board indicated it could not condone anyone placing themselves above the law, especially when the motivation for such action appears to be based solely upon economic benefit to the individual who makes the decision.

Based upon the evidence received the Board was of the opinion that public necessity and convenience warranted the granting of additional charter authority for the City of Sudbury. Nevertheless the Board panel was reluctant to grant a new authority to a licensee who deliberately flaunted federal and provincial laws governing the transportation of passengers. It ruled that the applicant should have the opportunity to demonstrate that he is prepared to operate within the framework of the law. As a result it decided to issue a public vehicle charter authority for the City of Sudbury effective September 1st, 1991 providing that the applicant report to the Board on July 1, 1991 demonstrating that it is operating within the terms of its licence.

8. *Alexander Coach Lines Inc.* File # 44213
Welland, Ontario # 44213-A

Alexander Coach Lines Inc., filed two applications for public vehicle licences to transport passengers on a chartered trip from the Regional Municipality of Niagara.

When considering applications for the operation of public vehicles, the Board must be satisfied that the applicant meets the fitness requirements and that public necessity and convenience warrant the granting of an operating authority. The fitness of the applicant, in the Board's view, is a requirement which must be addressed prior to any consideration of public need or convenience.

The standard of fitness to hold a public vehicle operating licence is established by Section 11 of the Public Vehicles Act, R.S.O. 1980, Chapter 425. The provisions of the Act examine the past conduct of the applicant with respect to the operation of the transportation service and the applicant's ability to meet its provincial responsibilities and continue to provide the service.

These considerations were appropriate in the matter before the Board.

The applicant corporation has not previously been licensed as a public vehicle operator. However the sole shareholder, Jerome J. Alexander, has an extensive background in a variety of enterprises, including transportation. Evidence adduced at the hearing reveals a history of instability and financial mismanagement in many of these undertakings. Several businesses were sold when the debt load became unmanageable. The applicant corporation had debts which exceeded capital invested by over 300% at the end of its last fiscal year and the taxi company the sole enterprise still operated by Mr. Alexander, showed an even poorer situation. In view of these circumstances the Board was of the opinion that the applicant is financially incapable of providing the transportation service proposed.

The applicant has continued since mid 1988 to operate a coach charter service although it was not the holder of a public vehicle or extra-provincial licence. The Board was greatly concerned with evidence filed with it during the hearing which shows that between September 15 and October 17, 1989 the applicant operated a motor coach in charter service without insurance coverage in place to protect the passengers and general public. Such irresponsible action is a violation of Section 17 of the Public Vehicles Act and is sufficient grounds to disqualify the applicant from holding a public vehicle operating licence.

As a result of the foregoing the Board declared that the applicant failed to meet the fitness require-

ments stipulated in the aforementioned Section 11 of the Public Vehicles Act. Accordingly both applications were denied.

9. *Dagenais Farm Limited* File # 36465-E
Kapuskasing, Ontario

Dagenais Farm Limited ("Dagenais") a school bus and highway coach operator of long standing located in Kapuskasing applied for an authority to provide a charter service from all points in the District of Cochrane, and in particular the City of Timmins.

Evidence in support of the application was provided by representative organizations that have used Dagenais for trips mainly to the Province of Quebec and to the United States of America.

The evidence submitted by the representatives of two respondents, Dalton Bus Lines Limited and Schumacker Bus Lines Limited, two public vehicle operators of long standing in Timmins and authorized to take charters from Timmins, was that there was insufficient demand to warrant the purchase of highway coach equipment.

The Ontario Northland Transportation Commission ("O.N.T.C.") provides a charter service from all points in the District of Cochrane. The representative of the O.N.T.C. emphasized the importance of charter revenues to the O.N.T.C. and stated that the Timmins area had experienced relatively little population growth in recent years.

The Board upon reviewing the evidence tendered found that the majority of the charter trips from Timmins were to points outside Ontario, a service which Dagenais is currently licensed to provide. The evidence failed to warrant the issue of a Certificate to authorize an additional public vehicle operator to provide intra-provincial charter service from Timmins. However the Board was satisfied that supporting evidence was sufficient to

warrant the issue of a certificate to provide a charter service from the Towns of Cochrane and Iroquois Falls.

10. *Village of Brussels* File # 44318
Brussels, Ontario

The Village of Brussels applied for a public vehicle operating licence for the transportation of passengers by a school bus on a chartered trip from the Village of Brussels.

The Village of Brussels became involved in bus transportation in 1983 when one of its citizens, donated a school bus to the Village to transport minor hockey and church groups etc. based in Brussels on a non-compensatory basis.

At the public hearing, the clerk-treasurer of the Village testified that the Village although the applicant of record, does not exercise any management control over the operations of the bus or its drivers.

A "Bus Committee" which consists of a few residents is supposed to report to the recreation committee which is composed of representatives from the Village of Brussels, and the Townships of Morris and Grey. However, there are no annual or financial reports or anything of the sort. Nor could the clerk-treasurer provide the Board with information on operating costs or how the tariff of tolls was calculated.

The Board is of the view that there is a threshold requirement which must be met, prior to any consideration of public necessity and convenience, and that is the fitness of the applicant.

The Board concluded there were too many unanswered questions about who is really in control, including safety, maintenance and viability to be able to conclude that the requirements of the legislation had been met. The application was denied.

11 *736215 Ontario Limited* File # 44258-A
Peterborough, Ontario

736215 Ontario Limited, operating as Century Airline Service ("Century") seeks authority to provide a public vehicle service between the Lester B. Pearson International Airport and hotels adjacent to the airport on the one hand and points in the Counties of Peterborough and Victoria on the other hand, and to provide a charter service (restricted to public vehicles having a maximum capacity of 15 passengers) from points in the Counties of Peterborough and Victoria. Prior to the hearing the application was amended by adding a restriction against charter privileges from Metropolitan Toronto and Mississauga.

The Majority of public evidence was tendered through representatives of Travel Agencies located in Peterborough and Lindsay. The testimony supported the need for an expanded transportation service from the Counties of Peterborough and Victoria which included a charter service with 15 passenger public vehicles equipped with upholstered seats (rather than school bus equipment with hard seats) for small groups to attend various sporting, theatrical and social events in the Metropolitan Toronto area and points in and adjacent to the Counties of Peterborough and Victoria.

The Board was satisfied that public necessity and convenience warranted the issue of a certificate in the amended terms. However, the Board was concerned with the allegations made by the respondent, with respect to the fitness of the shareholders of the applicant corporation. The two shareholders of Century, Mr. and Mrs. Reil have experienced financial difficulties as a result of the failure of an unrelated business. However, a review of an interim financial statement of Century indicates that the applicant corporation has been profitable for the first nine months of its current year.

The Board was satisfied from the evidence that Century is well managed.

The financial difficulty being experienced by the shareholders of the applicant is of concern to the Board because it could impact the fitness of the applicant. However since the applicant appears to be conducting itself in a responsible manner, the Board issued a temporary operating licence in the amended terms which shall expire on September 30, 1991 unless prior to that date the term has been extended by the Board upon application filed after June 1st, 1991. At that time a financial review would be conducted by the Board of the applicant. The Board must be satisfied by the shareholders of the applicant that their personal financial affairs have been resolved. If the Board is not satisfied that the applicant and its shareholders are financially viable the Board may deny the application or extend the temporary operating licence.

12. *Have Bus Will Travel Inc.* File # 35351-G
Pefferlaw, Ontario # 35351-H

The purpose of these applications of Have Bus Will Travel Inc. (HBWT) is to delete the restriction in their existing extra-provincial and public vehicle operating licences which permits the use of Class "A" and Class "B" public vehicles only, in order to allow the applicant to use a specific new vehicle which qualifies as a Class "D" public vehicle under Regulation 888 of the Public Vehicles Act.

HBWT identified a need for a specialty luxury-type transportation service required by some funeral directors. The vehicle for which they are seeking authority is designed to accommodate a casket, floral tributes and mourners, thus reducing the need for the traditional funeral procession to the cemetery. At other times the same vehicle may be utilized as a VIP coach with a maximum seating capacity of fourteen persons.

The Board heard evidence from public witnesses in support of the above uses. Since the respondents' concern was not directed toward public necessity and convenience considerations, the Board issued Certificates authorizing the use of the specialty vehicle applied for herein.

The respondents' concern, focused upon the applicant's method of operation, particularly with respect to the use of an owner/operator. It was determined at the hearing that the applicant had entered into a lease agreement with Peter Hilliard the owner/operator of a 1977 MCI coach designed for VIP service for up to sixteen passengers. Under the agreement Mr. Hilliard receives 92 1/2 percent of the gross revenues earned by his equipment which is either driven by himself or another driver approved by the applicant. In addition to driving, the owner/operator also owns a business operating under the trade name "Executive Coach Services" (E.C.S) which markets tours to the Niagara Falls area. The tour package is sold to individuals, primarily tourists at several hotels in the Toronto area. The transportation portion of the package is operated by chartering his own vehicle back from the HBWT. The respondent argues that this arrangement constitutes leasing of the applicant's operating authority.

The use of owner/operators in the bus industry is relatively new. Agreements usually require the owner/operator to provide a vehicle, driver, maintenance, insurance and most direct operating costs while the licensee provides administrative, marketing, dispatch, billing, collection and other similar services. The issue the Board must address is the point at which an owner/operator agreement becomes an agreement to lease the licensee's operating authority.

The Board has explored thoroughly the issue of leasing operating authorities in the trucking industry. The Board concluded that operating licences cannot be leased at the whim of the licence

holder since the Certificate of public necessity and convenience issued by the Board and upon which the licence is based, is personal to the applicant. Further, it is the degree of control and responsibility which the licensee exercises over the operations which determines whether or not the operating authority is being leased.

The critical concern is that the licensee remains responsible for and liable for the operations being managed. Thus it is the licensee's officers who must make the appropriate decisions relative to strategic planning, capital expenditures and financing for the transportation service and the licensee's financial accounts should show the results of the operations of the service.

The owner/operator's remuneration may be based upon a percentage of the revenue or a share of the profits, derived from the operation. If a relatively small percentage of the revenues flow to the licensee this might be viewed as a leasing fee for the use of the public vehicle operating licence.

In the present case, the owner/operator employed by the applicant licensee is also the manager of the tour marketing operations through his company (ECS). The tours to Niagara Falls are sold on an individual basis by ECS which then charters the bus owned by their principal Mr. Hilliard to operate the tour. The revenues from the individual fares are retained by Hilliard (through ECS) and he also retains 92 1/2 percent of the charter revenues.

The Board concluded that insofar as the Niagara Falls tour operation is concerned the owner/operator is assuming greater control over and responsibility for this activity than is usually required in an owner/operator Agreement. The advertising and marketing of these tours are carried out in the trade name of the owner/operator manager. As a result the public is led to believe that the licensee is not controlling nor assuming

responsibility for these tours which are conducted under its operating authority.

The Board is of the opinion that the licensee must be (and must be seen to be) responsible for and in full control of the operations conducted under its operating licences. This can be done by the applicant advertising the Niagara Falls tours in its own name and by accepting full responsibility for and exercising control over this part of its business activities. The Board required that the applicant demonstrate that it has corrected the problem within 90 days of the date of the Reasons given in this case.

The Board was satisfied that the applicant had not deliberately attempted to circumvent the spirit and intent of the Public Vehicles Act.

13. *William Purdy*
Chapleau, Ontario

File # 44285

The application of William Purdy for a Public Vehicle Operating Licence is in two parts. Part one is for the carriage of employees (train crews) for CP Rail between Chapleau, White River and Cartier. The second part is for the carriage of passengers on a chartered trip from the Township of Chapleau. Both parts of the application are restricted to Class "D" public vehicles as defined in the Regulations under the Public Vehicles Act, having a maximum seating capacity of fifteen passengers.

The evidence centred on the need for an additional carrier to fill a void created by the discontinuance of the daily VIA Rail service between Chapleau, White River and Cartier, previously used to deadhead train crews between the afore-said communities.

The main evidence supporting the charter authority focused on the need for more competition. There was only one locally based carrier,

(Bourgeault) in Chapleau licensed and providing a charter service. Evidence was submitted that indicated the need for a carrier to supply a service for social functions in the area such as golf tournaments, New Year's eve dances and the transportation of baseball, hockey and weight lifting teams to Timmins, Sudbury and Sault Ste. Marie.

The Board was satisfied that public necessity and convenience warrants the issue of a public vehicle operating licence for charter authority as well as an additional carrier to provide the transportation requirements of CP Rail.

The Board did have some reservations concerning the ability of Mr. Purdy to properly manage the financial responsibilities of his business. The Board concluded that Mr. Purdy had a tendency to make decisions without sufficient research. As a result of this concern the Board issued a Certificate for a temporary authority for one year expiring April 30, 1991. At that time the operating licence may be extended upon application to the Board at any time after December 31st, 1990. The applicant shall file a financial statement for the period ending December 31st, 1990 and monthly operations statements for the months of August, September, October and December, 1990. Failure to file an application to extend the authority or the financial statements requested will cause the temporary public vehicle operating licence to expire.

14. 778543 Ontario Inc. File # 43494-J
"o/a Surprenant Service # 43494-J
D'Autobus"
Embrun, Ontario

The applicant 778543 Ontario Inc. ("Surprenant") brought two applications, one for an extra-provincial charter authority and the second for a public vehicle charter authority both from points in the County of Prescott-Russell for the

Prescott-Russell County Roman Catholic Separate School Board.

At the commencement of the hearing, counsel for the applicant referred to the Board's Reasons for Decision in the applications of J & T Murphy Limited and the Elgie Bus Lines Limited where the existence of a valid contract for a transportation service between home and school with a School Board is the link between the carrier and School Board which establishes prima facie proof of public necessity and convenience to grant a public vehicle and extra-provincial operating licence for charters for the named School Board with certain conditions attached.

"Surprenant" is located in Embrun and commenced business in June 1988. The public evidence represented a cross section of the various organizations located in Embrun such as hockey teams, girl guides and boy scouts, senior citizens groups and service clubs. "Surprenant" operates four public vehicles of various seating capacities for the Prescott-Russell County Roman Catholic Separate School Board and hopes to expand its transportation business through charter operations for the same School Board.

One of the respondents, 417 Bus Lines Limited, ("417") based in Casselman, 20 kilometres distant from Embrun operates some thirty five public vehicles. The concern of "417" is that they are equipped with a wide selection of equipment and are of the opinion that there is no requirement for another carrier to provide a charter service for a very limited market.

The Board was satisfied that public necessity and convenience warrants the issue of a Certificate for a public vehicle operating licence for the transportation of passengers on a chartered trip from Embrun to points in Ontario east of and including the County of Hastings and the District of Nipissing. One condition was to be attached, that the licensee be restricted to the operation of two

school buses having a minimum seating capacity of 36 passengers exclusive of the driver, as defined in Section 151 (1) (c) of the Highway Traffic Act, R.S.O. 1980, Chapter 198.

The Board was also prepared to issued a Certificate granting an extra-provincial operating licence for the transportation of passengers on a chartered trip from Embrun to the Ontario/Quebec border crossings.

The Board was of the view that any impact on the respondent, "417" would be marginal since the applicant is strictly restricted to charters from Embrun only.

15. *Clubliner Coach Lines Inc.* File # 44249
Burlington, Ontario

The public vehicle application of Clubliner Coach Lines Inc. was originally filed as a Via Rail replacement application for the transportation of passengers and express freight between the Cities of Brantford, Burlington, Mississauga and the Municipality of Metropolitan Toronto. Subsequently it was modified and then substantially amended and as a result all of the ten respondents withdrew their opposition except the Canada Coach Lines Limited ("Canada Coach").

Clubliner Coach Lines Inc. ("Clubliner") is a new carrier based in Burlington owned by three individuals. All three have extensive business experience but only one has direct experience in the transportation industry.

"Clubliner" plans to establish an upgraded commuter service in European style using double decker coaches at a premium price. Each bus would be equipped with wide seats, washroom, VCR, AM/FM stereo, newspapers, fax machines, cellular phones, galley and hostess service. The seats would be available by reservation only.

The Board heard from ten public witnesses who adduced evidence in support of the application. The common theme was that they wanted an alternative to the Go Bus and the private automobile for commuting to Toronto and they were attracted to Clubliner's proposed upscale equipment and range of services. All testified that they were willing to pay a premium to be guaranteed a seat and the added comfort as well as a range of services offered.

The majority of the public witnesses supported the proposed line run. However the Board did hear some evidence for charters from the City of Burlington and the Town of Oakville.

The respondent, "Canada Coach" was concerned about the granting of charter rights at Burlington and Oakville where it enjoys charter authority. It was confirmed at the hearing by a representative from "Canada Coach" that the charter revenue derived from Burlington and Oakville, constitutes only about 3% of "Canada Coach" total revenues. No financial statement was offered as evidence by "Canada Coach" and no evidence tendered to demonstrate the need for cross subsidization of any line run.

The Board believes that the public evidence in support of the application was strong and convincing and certainly met the test of public necessity and convenience. Further there was demonstrated at the hearing a need for an alternative to the Go Bus and "Clubliner's" proposed service appears to respond to that need. As a result the Board granted a Certificate.

16. *Attridge Transportation Inc.* File # 44264
Waterdown, Ontario

Attridge Transportation Incorporated applied "For the transportation of passengers on a

chartered trip from points in the Regional Municipality of Hamilton-Wentworth, the City of Burlington and the Town of Oakville.”

The Board heard evidence of public necessity and convenience from eleven public witnesses, five of whom represented groups located in the Town of Flamborough. The essence of the evidence was that Attridge has been particularly capable in providing transportation services to individuals or groups whose members are disadvantaged and require assistance and/or understanding.

The respondents were particularly concerned with the applicant’s level of fitness. They alleged it had repeatedly exceeded its authority over a period of years.

The Board was satisfied that the applicant was capable and had done an outstanding job of meeting the needs of the disadvantaged. It concluded that the applicant’s service for charters should be granted from the Town of Flamborough and the City of Hamilton. However because the applicant had repeatedly ignored the requirements of the Public Vehicles Act, a certificate for a temporary public vehicle operating licence was issued. To obtain permanent authority, Attridge must after a period of months satisfy the Board that it is operating within the terms of its licence.

17. 900785 Ontario Limited File # 44356-AZ
Toronto, Ontario # 44356-A1

The applicant, 900785 Ontario Limited entered into conditional Agreements dated June 15, 1990 with Gray Coach Lines Limited (“Gray Coach”) resulting in the sale of some of the assets of the latter corporation including its motor vehicle operating authorities.

As part of these proceedings, an application was made for the transfer of shares of the capital stock of 900785 Ontario Limited which the Board

found affected de facto control of the operations of the corporation.

By virtue of the Motor Vehicle Transport Act, 1987, the transfer of shares application and the proposed transfer of the operating licences are to be governed by provincial law. The procedures to be followed for transferring operating licences are to be found in the Public Vehicles Act, R.S.O. 1980, Chapter 425 and in particular Section 7 of that Act. It also sets out the Board’s jurisdiction with respect to these transfers.

Section 7 requires the Minister’s approval of the transfer of any operating licence. The Minister’s approval can only be given after the Ontario Highway Transport Board (“The Board”) reports to the Minister whether or not the public necessity and convenience served by the transportation service carried on under the licence would be prejudiced by the transfer. The interpretation of this provision represents the key issue raised by the remaining respondent in this proceeding.

The vendor in these transactions is Gray Coach which is owned by the Toronto Transit Commission (“TTC”). Gray Coach holds extensive operating licences in the Province of Ontario and an extra-provincial authority granted by the Interstate Commerce Commission in New York State of the United States of America.

Gray Coach has agreed to transfer certain assets to 900785 Ontario Limited which includes the goodwill of Gray Coach, real estate outside of Metropolitan Toronto, equipment and operating licences. Gray Coach owns all the issued shares of this numbered Company which has one director, a nominee and an officer of Gray Coach. With respect to the transfer of assets only the transfer of the operating licences requires approval of the Minister of Transportation. The transfer of the operating licences from Gray Coach to 900785 Ontario Limited is between related companies and no

predjudice to public necessity and convenience with respect to the operations is identified.

Once the transfer of the operating licences to the numbered company is approved, all of its capital stock will be sold to a second numbered company 900617 Ontario Inc. Since the sale of the shares will affect the de facto control of the operations of the first number company (900785 Ontario Limited) and it is the holder of operating licences issued under the Public Vehicles Act, there is a deemed transfer of the operating licences requiring the Minister's approval. It is the second numbered Ontario company, (900617 Ontario Inc.) which is the ultimate purchaser and which will control the business operations formerly run by Gray Coach.

The transfer of the operating licences to the first numbered company (900785 Ontario Limited) and the deemed transfer of its operating licences by virtue of the transfer of shares and the capital stock to the second numbered company (900617 Ontario Inc.) requires the approval of the Minister under Section 7 of the Public Vehicles Act. On each transfer the Board is required to report on whether or not the public necessity and convenience served by the transportation service carried on under the licence will be prejudiced by the transfer of the licence.

Counsel for the respondent, PMCL argued that some of the routes and licences being transferred are inactive and because no transportation service in respect of those inactive licences or routes is being carried on the Board cannot report on the prejudice referred to in the legislation. Therefore the inactive licences and routes at least the ones which duplicates his client's service cannot be transferred. Counsel for the vendor and purchaser replied to this submission by suggesting that where there is no service there can be no prejudice and therefore any impediment to the transfer is removed. The Board was referred to its Reasons for Decision in Re: Thunderbird Motor Freight Lines Inc. as support for this proposition.

The Board took the view that there is nothing in the legislation that would preclude it from stating in its report to the Minister whether any inactive service is prejudicial or not to the public necessity and convenience. In the present case the Board was of the opinion that there will be no prejudice to PMCL in respect of the active or inactive transportation services.

The fitness of the purchaser and its ability to operate the bus service proposed is not in doubt. The Board examined the financial statements of Mr. Souter and his sister Anne Gloug (the key shareholders and officers of the purchasing corporation) filed confidentially in these proceedings. It concluded that the proposed undertaking is within the financial capability of the purchasers and further the Board was satisfied that the creditors of Gray Coach will not be prejudiced by this transaction. The purchasing company is to be managed by Mr. Souter and his sister Anne Gloug both of whom have adequate resources and a solid background in the bus transportation business.

The Board recommended that the Minister approve the transfer of all operating licences submitted for transfer with the application from Gray Coach to 900785 Ontario Limited and that the Minister further approve the deemed transfer of the same operating licences resulting from the transfer of the shares of the capital stock of 900785 Ontario Limited to 900617 Ontario Inc.

B. TRUCK APPLICATION SUMMARIES

18. *Coleman's Moving & Storage Ltd.* File # 012215388
Oshawa, Ontario

This applicant applied for an operating licence under Parts II and III of the Motor Vehicle Transport Act, 1987 for the carriage of "GOODS" and of "NEW VEHICLES" between points in Ontario

and extra-provincially between such points and the Ontario/Quebec, Ontario/Manitoba and Ontario/U.S.A. Border Crossings.

The Registrar of Motor Vehicles advised the Board that the applicant was fit to hold a licence. Four respondents filed a request with the Registrar that the Board hold a hearing to conduct a public interest test. Submissions were also filed with the Board by certain respondents, which related solely to the "New Vehicles" portion of the application.

The applicant amended the application with respect to the "New Vehicles" to restrict itself to the use of not more than ten (10) furniture trailers having a maximum capacity of six (6) automobiles.

The Board recommended to the Registrar that the amended authority sought, be granted.

Submissions filed by the respondents indicated that they operate fleets of tractor/trailer combinations in which the trailer component is specifically designed for the transportation of wheeled vehicles. This is a unique sector of the transportation industry with a very limited number of shippers who contract their transportation requirements.

Taking into account the limited capacity of the applicant relative to the market sector served by the respondents, and the specialized trailers to be used, the Board was satisfied that no detrimental effect on the public interest was likely. The application was accordingly granted.

19. *Jones Transfer Company* File # 000564(X)
Monroe, Michigan
U.S.A.

This application styled as a Notice of Appeal was brought by McKinlay Transport Limited ("McKinlay") and Central Transport Inc. ("Cen-

tral") under Section 16b of the Ontario Highway Transport Board Act, S.O. 1988, C. 63 and seeks the consent of the Board to appeal the Decision with reasons issued on July 5, 1990 on the application of Jones Transfer Company.

A brief chronology of this matter is as follows: By Decision dated August 8, 1989, the Board granted an application under the Motor Vehicle Transport Act, 1987, S.C. 1987, C. 35 for the carriage of goods between points in Ontario and the Ontario/U.S.A. border crossings for extra-provincial movement. The approval carried a restriction on the maximum number of vehicles to be operated during the next three years. The appellants McKinlay and Central were successful in having the matter reviewed. As a result a different panel of the Board reheard the matter and again granted the application in nearly the same terms as before with only a slight modification in the vehicle restrictions. It is this last Decision that is the subject of this Notice of Appeal.

The grounds of the appeal indicate that the presiding member of the Board was wrong in law and misapplied the provisions of the Federal Statement of Public Transportation Policy 1989 which involved consideration of those matters involving questions of likely detriment to the public interest.

Counsel on behalf of the appellants concentrated his argument on the Board's finding that a U.S. based carrier has a 15 to 20 percent cost advantage over one based in Canada in operating a "direct LTL" service. The Board used the expression "direct LTL" to mean a service involving more than one consignor or consignee or both without the use of terminal facilities.

In order to understand the real meaning of the Board's Decision of July 5, 1990 an examination of the entire Reasons for Decision is required. Near the end of the Reasons the Board indicated that it cannot deny "an application because it appears that the applicant will operate with a more cost-efficient

method and especially when one of the respondents, Central is using substantially the same method in some parts of its operation.”

Taken as a whole, the Board’s decision examines the segment of the trucking industry as it relates to the growth of “direct LTL” and concludes that the trend to this type of service has already begun including its effect on Canadian employment and the McKinlay operations. While the Board acknowledged that the Jones Transfer application would have some impact on the number of employees in Canada it was unable to arrive at any quantitative assessment of that impact.

The Board concluded that the “direct LTL” type of service was a more cost-efficient method of operating and in a competitive market, this efficiency would translate into lower transportation costs. Further the Board found no detriment to the public interest if the application was granted.

The Board reviewed the new impact on employment in all industry sectors as a trade off for lower transportation costs. Accordingly the consent of the Board to appeal the Decision of July 5, 1990 was denied.

20. *Central Transport, Inc.* File # 099528968
High Point, North Carolina
U.S.A.

Central Transport Inc., of High Point, North Carolina, applied for an operating licence under Part II of the Motor Vehicle Transport Act, 1987 for the carriage of goods in tank vehicles between points in Ontario and the Ontario/Quebec, Ontario/Manitoba and the Ontario/U.S.A. Border Crossings.

The only issue raised was the identical names of the applicant and the respondent company. Each are named Central Transport, Inc. Both have been incorporated in the United States of America and

both provide truck transportation services as its principal area of business.

Duplication in corporate names is an issue relevant to the consideration of public interest. As a general policy, identical names in any licence system should be avoided. The Board however was not prepared to deny the authority on this ground alone but did believe that certain conditions should be attached to any authority that may be issued. The Board concluded that the parties themselves would likely be in the best position to reach a compromise solution.

The Board indicated it was prepared to grant an authority on an interim basis to allow the parties an opportunity to reach an agreement on administrative and operational structure which would allow the two companies to function in Ontario with a minimum of confusion.

In order to give some additional guidance to the parties as to the type of terms and conditions the Board was prepared to impose if a voluntary agreement was not reached, the Board might include conditions in the following areas:

1. requiring the applicant to register under the Corporation Information Act in a name for carrying on business in Ontario and to have that name placed on the Ministry of Transportation licensing records for business purposes;
2. requiring nameplates to be attached to the applicant’s power, trailer or truck equipment when operating in Ontario;
3. giving further consideration to the logo to be used for identification on the equipment when operating in Ontario.

An interim authority was therefore granted.

PETITIONS TO CABINET

Section 22 of the Ontario Highway Transport Board Act, R.S.O. 1980, Chapter 338 and amendments thereto, provides, "Upon the petition of any party or person interested, filed with the Clerk of the Executive Council within sixty days after the date of any order or decision of the Board, in respect of a matter arising under the Public Vehicles Act or the Public Commercial Vehicles Act, the Lieutenant Governor in Council may,

- (a) confirm, vary or rescind the whole or any part of such order or decision; or
- (b) require the Board to hold a new public hearing of the whole or any part of the application to the Board upon which such order or decision of the Board was made,

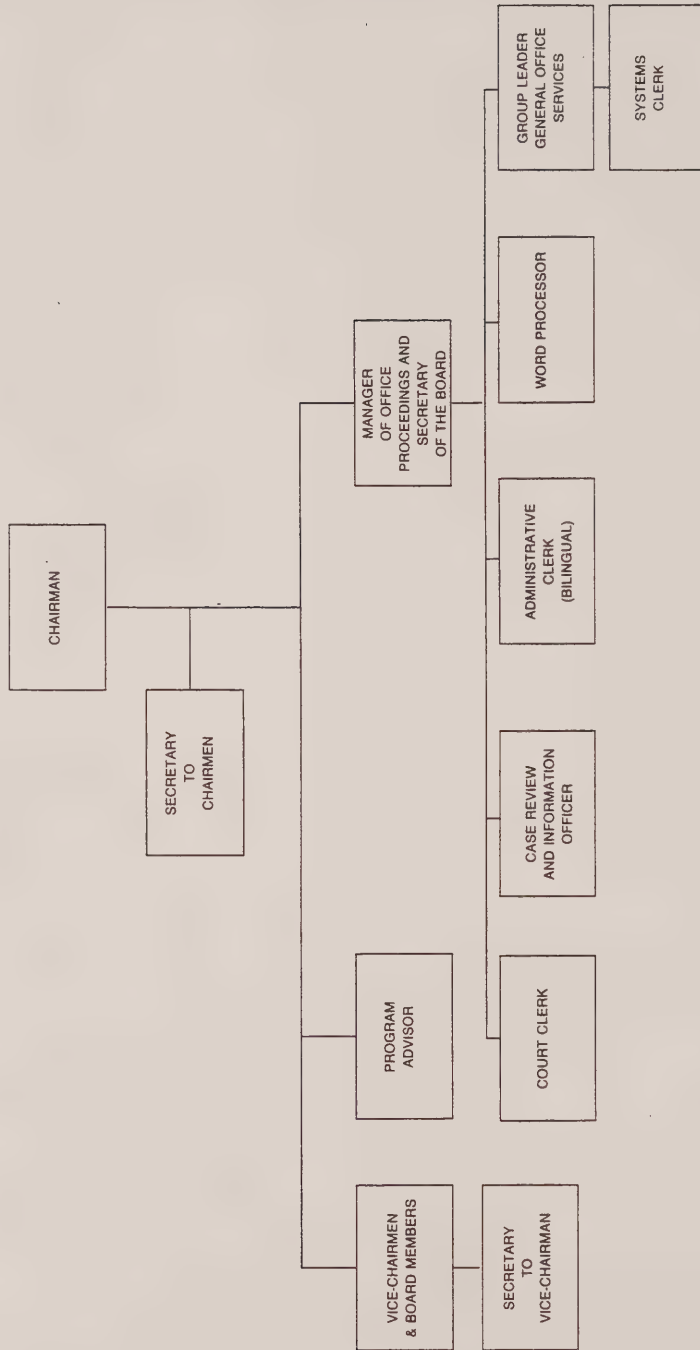
and the decision of the Board, after the public hearing ordered under clause (b), is not subject to petition under this section."

During the course of 1990, three petitions were filed with the Clerk of the Executive Council, and their disposition was as follows:

- (i) The Board's original decision was confirmed:
1 petition

778543 Ontario Inc.
(o/a Surprenant Service D'Autobus)
applicant and petitioner
OHTB File #43494-D/E
- (ii) Petitions pending before Executive Council:
2 petitions
 - (a) Trentway-Wagar Inc.
applicant and petitioner
OHTB File #14198-B4
 - (b) J. I. DeNure (Chatham) Limited
applicant and petitioner
OHTB File #02244-B15(T)/B16(T)

APPENDIX "A" ONTARIO HIGHWAY TRANSPORT BOARD BOARD STRUCTURE



APPENDIX "B"

ONTARIO HIGHWAY TRANSPORT BOARD

Breakdown of Revenue

January 1st to December 31st, 1990

| | |
|----------------------------|-----------------|
| Application fees | \$15,870.85 |
| Court Costs | 4,150.00 |
| Tariffs | 74.75 |
| Credits & U.S. Exchange | 753.88 |
| Adjournments | 950.00 |
| Subpoenas | 60.00 |
| Relisting in Gazette | 75.00 |
| Tapes of Hearings | 2,430.00 |
| Photostats | 794.75 |
| Transcripts | 200.00 |
| Special Authorities | <u>4,353.21</u> |
| Gross Revenue | \$29,484.65 |
| Refunds and N.S.F. Cheques | <u>520.00</u> |
| Net Revenue | \$28,964.65 |

APPENDIX "C" **ONTARIO HIGHWAY TRANSPORT BOARD**

Financial Data **for periods indicated**

| | Total Salaries & Wages | OPERATING EXPENSES | | | Total Direct Operating Expenses | Cost Centre Total |
|---|---------------------------|----------------------------|----------|-------------------------|---------------------------------------|-------------------------|
| | | Transportation Expenses | Services | Supplies & Equipment | | |
| Funds Available April 1, 1989 to March 31, 1990 | 1091.0 | 71.5 | 157.1 | 45.2 | 273.8 | 1364.8 |
| Actual Expenditures April 1, 1989 to March 31, 1990 | 872.9 | 56.9 | 81.0 | 75.7 | 213.6 | 1086.5 |
| Funds Available April 1, 1990 to March 31, 1991 | 789.7 | 45.9 | 118.9 | 30.2 | 195.0 | 984.7 |
| Actual Expenditures April 1, 1990 to December 31, 1990 | 542.3 | 33.5 | 23.5 | 16.3 | 73.3 | 615.6 |
| Funds Available to Fiscal Year End | 247.4 | 12.4 | 95.4 | 13.9 | 121.7 | 369.1 |

APPENDIX "D-1"

ONTARIO HIGHWAY TRANSPORT BOARD APPLICATIONS RECEIVED FOR THE YEAR 1990

PUBLIC VEHICLES ACT

| CLASS | GRANTED | DENIED | WITHDRAWN | PENDING | TOTAL |
|-------|---------|--------|-----------|---------|-------|
| PV | 114 | 6 | 34 | 52 | 206 |
| PVS | 88 | 0 | 6 | 16 | 110 |
| PVX | 88 | 2 | 18 | 37 | 145 |
| TOTAL | 290 | 8 | 58 | 105 | 461 |

TRUCK TRANSPORTATION ACT

| CLASS | GRANTED | DENIED | WITHDRAWN | PENDING | TOTAL |
|-------|---------|--------|-----------|---------|-------|
| TTA | 3 | 0 | 0 | 0 | 3 |

PART II/PART III

MOTOR VEHICLE TRANSPORT ACT, 1987/ EXTRA AND INTRA-PROVINCIAL MOVEMENT OF GOODS

| CLASS | GRANTED | DENIED | WITHDRAWN | PENDING | TOTAL |
|----------|---------|--------|-----------|---------|-------|
| PART II | 19 | 0 | 2 | 3 | 24 |
| PART III | 13 | 0 | 1 | 0 | 14 |
| TOTAL | 32 | 0 | 3 | 3 | 38 |

APPENDIX “D-1” (CONTINUED)

**ONTARIO HIGHWAY TRANSPORT BOARD
APPLICATIONS RECEIVED
FOR THE YEAR 1990**

TRANSFERS RECEIVED

| ACT | GRANTED | DENIED | WITHDRAWN | PENDING | TOTAL |
|--------------|----------------|---------------|------------------|----------------|--------------|
| MVTA | 12 | 0 | 0 | 7 | 19 |
| PV | 89 | 0 | 3 | 12 | 104 |
| TOTAL | 101 | 0 | 3 | 19 | 123 |

TEMPORARIES

| ACT | GRANTED | DENIED | WITHDRAWN | PENDING | TOTAL |
|--------------|----------------|---------------|------------------|----------------|--------------|
| MVTA | 17 | 0 | 9 | 0 | 26 |
| PV | 37 | 2 | 8 | 3 | 50 |
| TOTAL | 54 | 2 | 17 | 3 | 76 |

APPENDIX "D-2"

ONTARIO HIGHWAY TRANSPORT BOARD APPLICATIONS PROCESSED

January 1st to December 31st, 1990

| CLASS | # OF CASES OPPOSED | DENIED | GRANTED | TOTAL |
|--------------|-----------------------|--------|---------|-------|
| PV | 60 | 11 | 143 | 154 |
| PVS | 5 | 2 | 108 | 110 |
| PVX | 39 | 6 | 102 | 108 |
| TOTAL | 104 | 19 | 353 | 372 |

PART II/PART III

| CLASS | # OF CASES OPPOSED | DENIED | GRANTED | TOTAL |
|-----------------------|-----------------------|--------|---------|-------|
| PART II | 19 | 0 | 19 | 19 |
| PART III | 10 | 0 | 10 | 10 |
| TOTAL MVTA | 29 | 0 | 29 | 29 |

TRUCK TRANSPORTATION ACT

| CLASS | # OF CASES OPPOSED | DENIED | GRANTED | TOTAL |
|-------|-----------------------|--------|---------|-------|
| TTA | 3 | 0 | 3 | 3 |

All files where Reasons for Decision have been issued - 32

APPENDIX "D-3"

ONTARIO HIGHWAY TRANSPORT BOARD METROPOLITAN TORONTO AND OUT OF TOWN HEARINGS

Held January 1st to December 31st, 1990

APPLICATIONS HEARD

| MONTH | LOCATION | GRANTED | DENIED | ADJOURNED | DECISIONS PENDING |
|----------|--------------|---------|--------|-----------|----------------------|
| JANUARY | KAPUSKASING | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | LINDSAY | 0 | 1 | 0 | 0 |
| | OTTAWA | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | PETERBOROUGH | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | TORONTO | 5 | 0 | 0 | 0 |
| | WINDSOR | 1 | 0 | 0 | 0 |
| FEBRUARY | PEMBROKE | 3 | 0 | 0 | 0 |
| | TIMMINS | 0 | 1 | 0 | 0 |
| | TORONTO | 7 | 0 | 0 | 1 |
| MARCH | CHAPLEAU | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | HAMILTON | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | LONDON | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | MT. FOREST | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | ORANGEVILLE | 0 | 1 | 0 | 0 |
| | OTTAWA | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | TORONTO | 4 | 1 | 0 | 0 |
| | OTTAWA | 1 | 0 | 0 | 0 |
| APRIL | TORONTO | 3 | 2 | 0 | 0 |
| | BURLINGTON | 1 | 0 | 0 | 1 |
| MAY | SARNIA | 2 | 3 | 0 | 0 |
| | TORONTO | 2 | 1 | 0 | 1 |

APPENDIX "D-3" (CONTINUED)

- 2 -

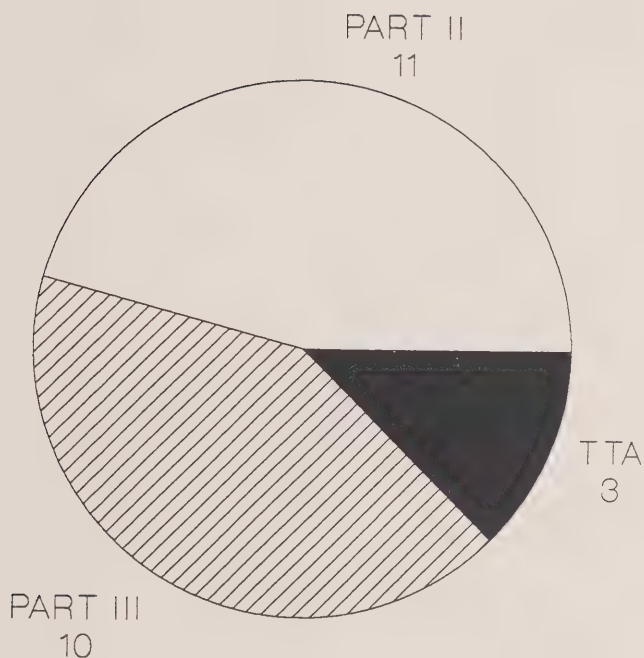
| MONTH | LOCATION | GRANTED | DENIED | ADJOURNED | DECISIONS PENDING |
|-----------|--------------|---------|--------|-----------|----------------------|
| JUNE | BELLEVILLE | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | KITCHENER | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | OTTAWA | 0 | 1 | 0 | 0 |
| | PEMBROKE | 2 | 0 | 0 | 0 |
| | SUDBURY | 2 | 0 | 0 | 0 |
| | TORONTO | 3 | 0 | 0 | 0 |
| | WINDSOR | 1 | 0 | 0 | 0 |
| JULY | OTTAWA | 3 | 1 | 0 | 0 |
| | PETERBOROUGH | 2 | 0 | 0 | 0 |
| | TORONTO | 4 | 0 | 0 | 0 |
| AUGUST | BRUSSELS | 0 | 1 | 0 | 0 |
| | TORONTO | 31 | 4 | 0 | 0 |
| SEPTEMBER | DRYDEN | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | KITCHENER | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | NEWBURGH | 2 | 0 | 0 | 0 |
| | THUNDER BAY | 2 | 0 | 0 | 0 |
| | TIMMINS | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | TORONTO | 2 | 0 | 0 | 0 |
| | KINGSTON | 0 | 0 | 0 | 1 |
| OCTOBER | LONDON | 1 | 0 | 0 | 2 |
| | OWEN SOUND | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | SUDBURY | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | TORONTO | 2 | 0 | 0 | 0 |

APPENDIX “D-3” (CONTINUED)

- 3 -

| MONTH | LOCATION | GRANTED | DENIED | ADJOURNED | DECISIONS PENDING |
|----------|-------------|---------|--------|-----------|----------------------|
| NOVEMBER | ORILLIA | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | OTTAWA | 5 | 0 | 0 | 0 |
| | SCUGOG | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | SUDBURY | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | TORONTO | 5 | 0 | 0 | 2 |
| DECEMBER | BANCROFT | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | COLLINGWOOD | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | SARNIA | 0 | 0 | 0 | 1 |
| | TORONTO | 2 | 0 | 0 | 0 |
| | | | | | |
| TOTAL | | 118 | 17 | 0 | 8 |

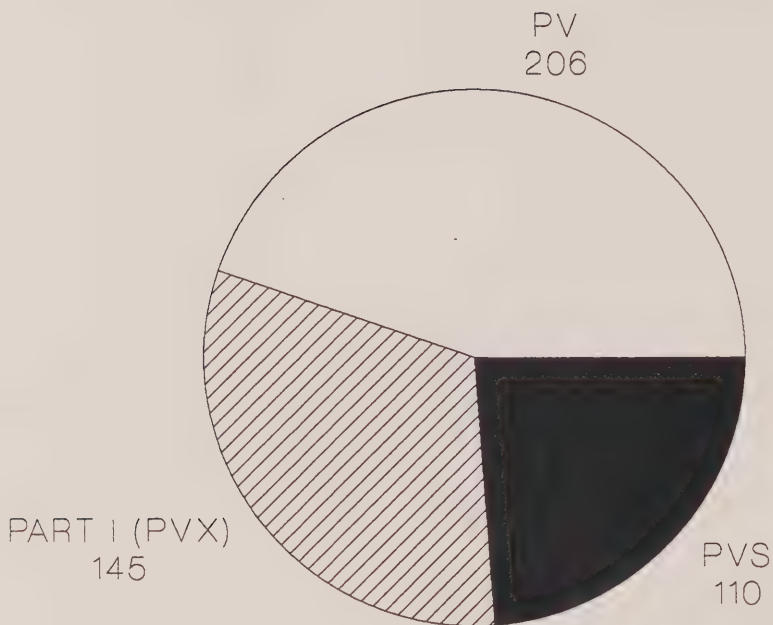
APPENDIX "E-1" TRUCKING APPLICATIONS 1990



SEE LEGEND FOR ABBREVIATIONS ON PAGE # 33

APPENDIX "E-2"

BUSING APPLICATIONS 1990



SEE LEGEND FOR ABBREVIATIONS ON PAGE # 33

APPENDIX “F”

LEGEND

Under the Public Vehicles Act

1.

PV

 means public vehicle application
2.

PVS

 means public vehicle (school bus) application
3.

PVX

 means public vehicle extra-provincial application

Under the Motor Vehicle Transport Act, 1987

4.

Part II

 means goods moved extra-provincially
5.

Part III

 means goods moved intra-provincially
6.

MVTA

 means Motor Vehicle Transport Act, 1987
7.

TTA

 means Truck Transportation Act, 1988

ANNEXE "F"

EXPLICATION DES ABRÉVIATIONS

Aux termes de la

Loi sur les véhicules de transport en commun

1.

PV

désigne une demande de permis de véhicule de transport en commun

2.

PVS

désigne une demande de permis de véhicule de transport en commun (autobus scolaire)

3.

PVX

désigne une demande de permis extra-provincial de véhicule de transport en commun

Aux termes de la

Loi de 1987 sur les transports routiers

4.

Partie II

désigne la circulation extra-provinciale de marchandises par une entreprise de camionnage extra-provinciale

5.

Partie III

désigne la circulation intra-provinciale de marchandises

6.

MVTA

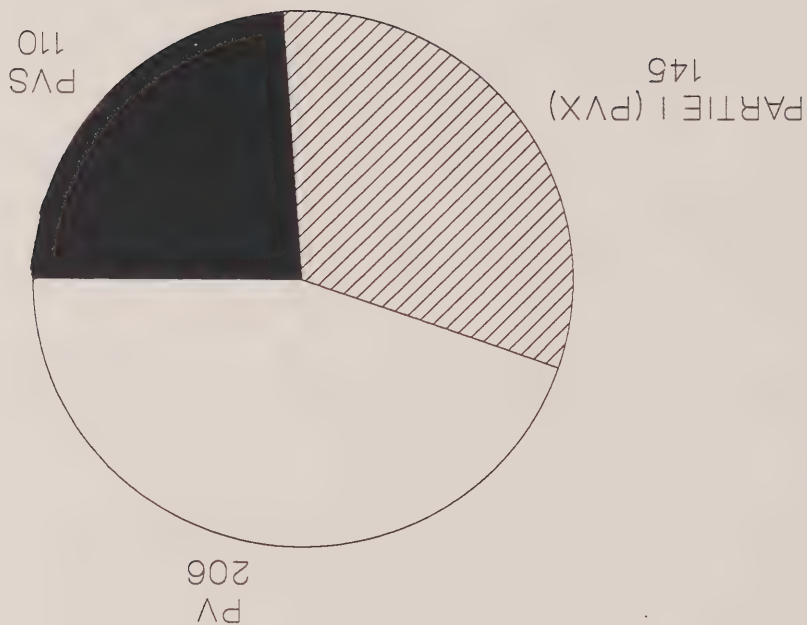
désigne la Loi de 1987 sur les transports routiers

7.

TTA

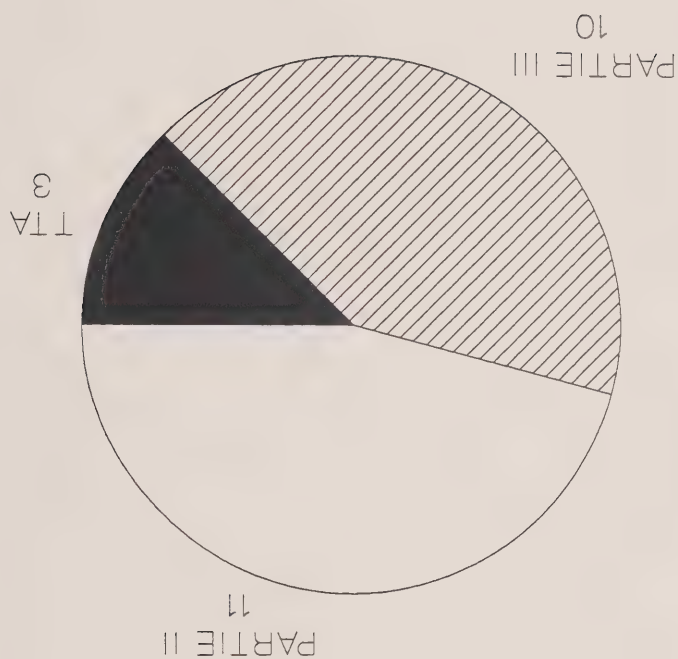
désigne la Loi de 1988 sur le camionnage

ANNEXE «E-2» DEMANDES DE PERMIS DE TRANSPORT PAR AUTOCAR 1990



VOIR L'EXPLICATION DES ABRÉVIATIONS
À LA PAGE 34

ANNEXE «E-1» DEMANDS DE PERMIS DE CAMIONNAGE 1990



VOIR L'EXPLICATION DES ABRÉVIATIONS
À LA PAGE 34

ANNEXE "D-3" (SUITE)

- 3 -

| MOIS | ENDROIT | ACCEPTÉES | REJETÉES | AUDIENCE AJOURNÉE | AUDIENCE EN INSTANCE |
|----------|-------------|-----------|----------|----------------------|-------------------------|
| NOVEMBRE | ORILLIA | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | OTTAWA | 5 | 0 | 0 | 0 |
| | SCUGOG | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | SUDBURY | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | TORONTO | 5 | 0 | 0 | 2 |
| | BANCROFT | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | COLLINGWOOD | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | SARNIA | 0 | 0 | 0 | 1 |
| | TORONTO | 2 | 0 | 0 | 0 |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| TOTAL | | 118 | 17 | 0 | 8 |

ANNEXE "D-3" (SUITE)

- 2 -

| MOIS | ENDROIT | ACCEPTÉES | REJETÉES | AUDIENCE AJOURNÉE | AUDIENCE EN INSTANCE |
|-----------|--------------|-----------|----------|-------------------|----------------------|
| OCTOBRE | BELLEVILLE | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | KITCHENER | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | OTTAWA | 0 | 1 | 0 | 0 |
| | PEMBROKE | 2 | 0 | 0 | 0 |
| | SUDBURY | 2 | 0 | 0 | 0 |
| | TORONTO | 3 | 0 | 0 | 0 |
| | WINDSOR | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | OTTAWA | 3 | 1 | 0 | 0 |
| | PETERBOROUGH | 2 | 0 | 0 | 0 |
| | TORONTO | 4 | 0 | 0 | 0 |
| | BRUSSELS | 0 | 1 | 0 | 0 |
| | TORONTO | 31 | 4 | 0 | 0 |
| SEPTEMBRE | DRYDEN | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | KITCHENER | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | NEWBURGH | 2 | 0 | 0 | 0 |
| | THUNDER BAY | 2 | 0 | 0 | 0 |
| | TIMMINS | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | TORONTO | 2 | 0 | 0 | 0 |
| | KINGSTON | 0 | 0 | 0 | 1 |
| | LONDON | 1 | 0 | 0 | 2 |
| | OWEN SOUND | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | SUDBURY | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | TORONTO | 2 | 0 | 0 | 0 |
| AOUT | OTTAWA | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | WINDSOR | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | OTTAWA | 3 | 1 | 0 | 0 |
| | PETERBOROUGH | 2 | 0 | 0 | 0 |
| | TORONTO | 4 | 0 | 0 | 0 |
| | BRUSSELS | 0 | 1 | 0 | 0 |
| | TORONTO | 31 | 4 | 0 | 0 |
| | DRYDEN | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | KITCHENER | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | NEWBURGH | 2 | 0 | 0 | 0 |
| | THUNDER BAY | 2 | 0 | 0 | 0 |
| | TIMMINS | 1 | 0 | 0 | 0 |
| JUILLET | TORONTO | 2 | 0 | 0 | 0 |
| | OTTAWA | 3 | 1 | 0 | 0 |
| | PETERBOROUGH | 2 | 0 | 0 | 0 |
| | TORONTO | 4 | 0 | 0 | 0 |
| | BRUSSELS | 0 | 1 | 0 | 0 |
| | TORONTO | 31 | 4 | 0 | 0 |
| | DRYDEN | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | KITCHENER | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | NEWBURGH | 2 | 0 | 0 | 0 |
| | THUNDER BAY | 2 | 0 | 0 | 0 |
| | TIMMINS | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | TORONTO | 2 | 0 | 0 | 0 |
| JUIN | BELLEVILLE | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | KITCHENER | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | OTTAWA | 0 | 1 | 0 | 0 |
| | PEMBROKE | 2 | 0 | 0 | 0 |
| | SUDBURY | 2 | 0 | 0 | 0 |
| | TORONTO | 3 | 0 | 0 | 0 |
| | WINDSOR | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | OTTAWA | 3 | 1 | 0 | 0 |
| | PETERBOROUGH | 2 | 0 | 0 | 0 |
| | TORONTO | 4 | 0 | 0 | 0 |
| | BRUSSELS | 0 | 1 | 0 | 0 |
| | TORONTO | 31 | 4 | 0 | 0 |

ANNEXE “D-3”

**AUDIENCES DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS ROUTIERS DE L'ONTARIO
AYANT LIEU DANS L'AGGLOMÉRATION TORONTOISE ET AILLEURS**

Du 1^{er} janvier au 31 décembre 1990

DEMANDES AYANT FAIT L'OBJET D'UNE AUDIENCE

| MOIS | ENDROIT | ACCEPTÉES | REJETÉES | AUDIENCE AJOURNÉE | AUDIENCE EN INSTANCE |
|----------------|----------------|------------------|-----------------|------------------------------|---------------------------------|
| JANVIER | KAPUSKASING | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | LINDSAY | 0 | 1 | 0 | 0 |
| | OTTAWA | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | PETERBOROUGH | 1 | 0 | 0 | 0 |
| FÉVRIER | TORONTO | 5 | 0 | 0 | 0 |
| | WINDSOR | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | PEMBROKE | 3 | 0 | 0 | 0 |
| | TIMMINS | 0 | 1 | 0 | 0 |
| | TORONTO | 7 | 0 | 0 | 1 |
| | CHAPLEAU | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | HAMILTON | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | LONDON | 1 | 0 | 0 | 0 |
| MARS | MT. FOREST | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | ORANGEVILLE | 0 | 1 | 0 | 0 |
| | OTTAWA | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | TORONTO | 4 | 1 | 0 | 0 |
| | OTTAWA | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | TORONTO | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | MAI | 2 | 3 | 0 | 0 |
| | SARNIA | 2 | 0 | 0 | 1 |
| AVRIL | BURLINGTON | 1 | 0 | 0 | 1 |
| | TORONTO | 3 | 2 | 0 | 0 |
| | OTTAWA | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | TORONTO | 2 | 1 | 0 | 0 |
| MAI | TORONTO | 2 | 1 | 0 | 1 |
| | SARNIA | 2 | 3 | 0 | 0 |
| | BURLINGTON | 1 | 0 | 0 | 1 |
| | TORONTO | 3 | 2 | 0 | 0 |

ANNEXE "D-2"

DEMANDES TRAITÉES PAR
LA COMMISSION DES TRANSPORTS ROUTIERS DE L'ONTARIO
Du 1^{er} janvier au 31 décembre 1990

| CATÉGORIE | NOMBRE DE CAS OPPOSÉS | REJETÉES | ACCEPTÉES | TOTAL |
|-----------|-----------------------|----------|-----------|-------|
| PV | 60 | 11 | 143 | 154 |
| PVS | 5 | 2 | 108 | 110 |
| PVX | 39 | 6 | 102 | 108 |
| TOTAL | 104 | 19 | 353 | 372 |

PARTIE II/PARTIE III

| CATÉGORIE | NOMBRE DE CAS OPPOSÉS | REJETÉES | ACCEPTÉES | TOTAL |
|------------|-----------------------|----------|-----------|-------|
| PARTIE II | 10 | 0 | 19 | 21 |
| PARTIE III | 10 | 0 | 10 | 12 |
| TOTAL MVTA | 20 | 0 | 29 | 33 |

LOI SUR LE CAMIONNAGE

| CATÉGORIE | NOMBRE DE CAS OPPOSÉS | REJETÉES | ACCEPTÉES | TTA |
|-----------|-----------------------|----------|-----------|-----|
| TOTAL | 3 | 0 | 3 | 3 |

Total - Moufs des décisions: 32

ANNEXE "D-1" (SUITE)

TRANSFERTS REÇUS PAR
LA COMMISSION DES TRANSPORTS ROUTIERS DE L'ONTARIO
PENDANT L'ANNÉE 1990

| LOI | ACCEPTÉS | REJETÉS | RETIRÉS | EN INSTANCE | TOTAL |
|-------|----------|---------|---------|-------------|-------|
| MVTA | 12 | 0 | 0 | 7 | 19 |
| PV | 89 | 0 | 3 | 12 | 104 |
| TOTAL | 101 | 0 | 3 | 19 | 123 |

DEMANDS DE DELIVRANCE DE PERMIS TEMPORAIRES REÇUES
PENDANT L'ANNÉE 1990

| LOI | ACCEPTÉS | REJETÉS | RETIRÉS | EN INSTANCE | TOTAL |
|-------|----------|---------|---------|-------------|-------|
| MVTA | 17 | 0 | 9 | 0 | 26 |
| PV | 37 | 2 | 8 | 3 | 50 |
| TOTAL | 54 | 2 | 17 | 3 | 76 |

ANNEXE "D-1"

DEMANDES REÇUES PAR
LA COMMISSION DES TRANSPORTS ROUTIERS DE L'ONTARIO
PENDANT L'ANNÉE 1990

LOI SUR LES VÉHICULES DE TRANSPORT EN COMMUN

| CATÉGORIE | ACCEPTÉES | REJETÉES | RETIRÉES | EN INSTANCE | TOTAL |
|-----------|-----------|----------|----------|-------------|-------|
| PV | 114 | 6 | 34 | 52 | 206 |
| PVS | 88 | 0 | 6 | 16 | 110 |
| PVX | 88 | 2 | 18 | 37 | 145 |
| TOTAL | 290 | 8 | 58 | 105 | 461 |

LOI SUR LE CAMIONNAGE

| CATÉGORIE | ACCEPTÉES | REJETÉES | RETIRÉES | EN INSTANCE | TTA |
|-----------|-----------|----------|----------|-------------|-----|
| TOTAL | 3 | 0 | 0 | 0 | 3 |

PARTIE II/PARTIE III

LOI DE 1987 SUR LES TRANSPORTS ROUTIERS/
CIRCULATION EXTRA ET INTRA-PROVINCIALE DE MARCHANDISES

| CATÉGORIE | ACCEPTÉES | REJETÉES | RETIRÉES | EN INSTANCE | TOTAL |
|------------|-----------|----------|----------|-------------|-------|
| PARTIE II | 19 | 0 | 2 | 3 | 24 |
| PARTIE III | 13 | 0 | 1 | 0 | 14 |
| TOTAL | 32 | 0 | 3 | 3 | 38 |

ANNEXE "C"
DONNÉES FINANCIÈRES DE
LA COMMISSION DES TRANSPORTS ROUTIERS DE L'ONTARIO
pour les périodes indiquées

| | Total frais de personnel | FRAIS DIRECTS D'EXPLOITATION | | | Total frais directs d'exploitation | Total centre des coûts |
|--|--------------------------|------------------------------|----------|-------------------------|------------------------------------|------------------------|
| | | Frais de transport | Services | Fournitures et matériel | | |
| Fonds disponibles du 1 ^{er} avril 1989 au 31 mars 1990 | 1 091,0 | 71,5 | 157,1 | 45,2 | 273,8 | 1 364,8 |
| Dépenses réelles du 1 ^{er} avril 1989 au 31 mars 1990 | 872,9 | 56,9 | 81,0 | 75,7 | 213,6 | 1 086,5 |
| Fonds disponibles du 1 ^{er} avril 1990 au 31 mars 1991 | 789,7 | 45,9 | 118,9 | 30,2 | 195,0 | 984,7 |
| Dépenses réelles du 1 ^{er} avril 1990 au 31 décembre 1990 | 542,3 | 33,5 | 23,5 | 16,3 | 73,3 | 615,6 |
| Fonds disponibles à la fin de l'exercice | 247,4 | 12,4 | 95,4 | 13,9 | 121,7 | 369,1 |

ANNEXE "B"

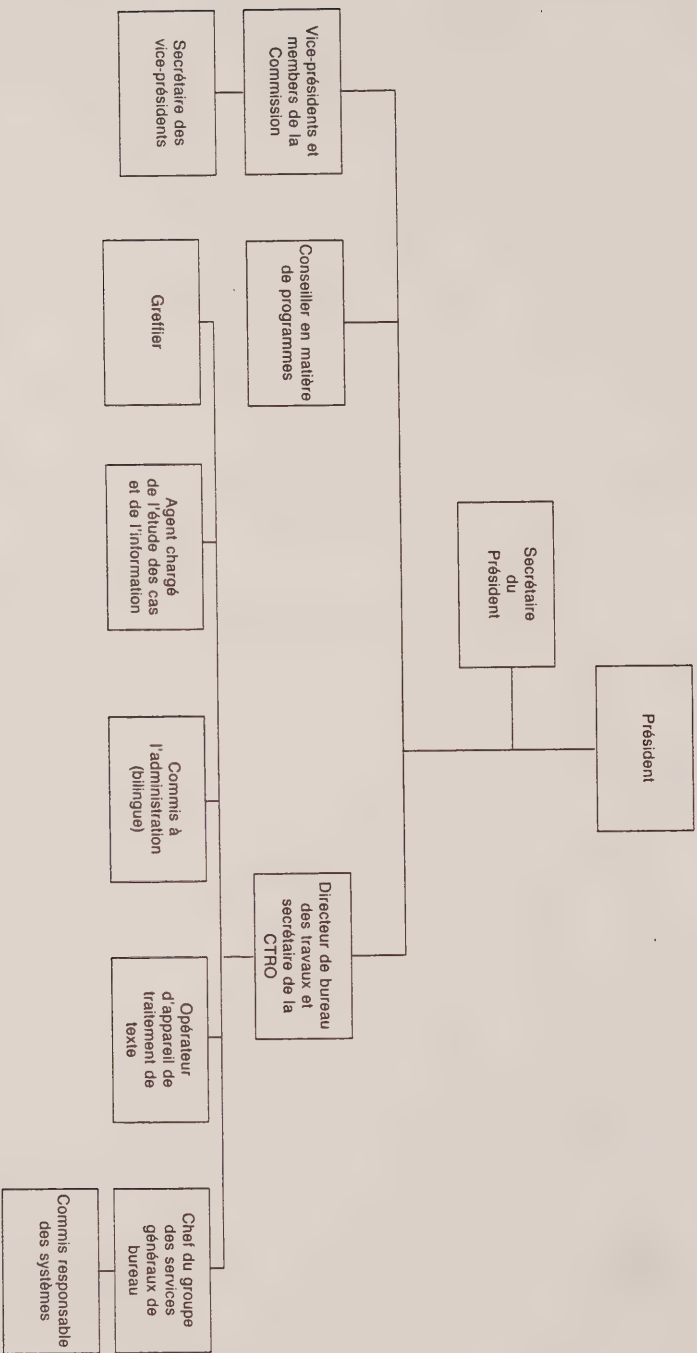
COMMISSION DES TRANSPORTS ROUTIERS DE L'ONTARIO

Répartition des recettes

Du 1^{er} janvier au 31 décembre 1990

| | |
|--|--------------|
| Droits de présentation des demandes | 15 870,85 \$ |
| Frais judiciaires | 4 150,00 |
| Tarifs | 74,75 |
| Crédits et change (dollars américains) | 753,88 |
| Adjournements | 950,00 |
| Assignations | 60,00 |
| Publications répétées dans la Gazette de l'Ontario | 75,00 |
| Enregistrements sur bandes magnétiques des audiences | 2 430,00 |
| Photocopies | 794,75 |
| Transcriptions | 200,00 |
| Services spéciaux | 4 353,21 |
| Recettes brutes | 29 484,65 \$ |
| Remboursements et chèques sans provision | 520,00 |
| Recettes nettes | 28 964,65 \$ |

ANNEXE "A" COMMISSION DES TRANSPORTS ROUTIERS DE L'ONTARIO ORGANIGRAMME DE LA COMMISSION



PÉTITIONS PRÉSENTÉES AU CONSEIL DES MINISTRES

Au cours de l'année 1990, trois pétitions ont été déposées auprès du greffier du Conseil des ministres et ont été traitées de la manière suivante:

- (i) La décision originale de la Commission a été confirmée: 1 pétition

778543 Ontario Inc.
(nom social «Surprenant Service d'autobus»)
requérant et pétitionnaire
dossier OHTB 43494-D/E

- (ii) Pétitions en instance devant le Conseil des ministres: 2 pétitions

(a) Trentway-Wagar Inc.
requérant et pétitionnaire
dossier OHTB 14198-B4

(b) J. I. DeNure (Chatham) Limited
requérant et pétitionnaire
dossier OHTB 02244-B15(T)/B16(T)

L'article 22 de la Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario, L.R.O. de 1980, chap. 338, et les modifications qui y ont été apportées prévoient que «Sur présentation d'une pétition par une partie ou personne intéressée, déposée auprès du greffier de Conseil des ministres dans les soixante jours suivant la date d'une ordonnance ou d'une décision de la Commission concernant une question découlant de la Loi sur les véhicules de transport en commun ou de la Loi sur les véhicules utilitaires autorisés, le lieutenant-gouverneur en conseil peut.

- (a) confirmer, modifier ou annuler l'ordonnance ou la décision en tout ou en partie; ou

- (b) exiger de la Commission qu'elle tienne une autre audience publique sur la totalité ou une partie de la demande qui lui a été présentée et ayant fait l'objet de l'ordonnance ou la décision,

et la décision prise par la Commission après l'audience publique exigée en vertu de l'alinéa b) ne peut faire l'objet d'une pétition en vertu de présent article.

Globalement, la décision de la Commission examine le segment de l'industrie du camionnage en relation avec la croissance du service «direct LTL» et conclut que la tendance vers ce type de service a déjà commencé, y compris ses répercussions sur l'emploi au Canada et les activités de McKinlay. Bien que la Commission était consciente que la demande de Jones Transfer aurait un effet sur le nombre d'employés au Canada, elle était incapable de l'évaluer de façon quantitative.

La Commission a conclu que le type de service «direct LTL» était une méthode plus rentable et, dans un marché concurrentiel, cela se traduirait par des coûts de transport moins élevés. De plus, la Commission a trouvé qu'en acceptant la demande elle ne portait pas atteinte à l'intérêt du public.

La Commission a considéré le nouvel effet sur l'emploi dans tous les secteurs de l'industrie comme un compromis pour obtenir des coûts de transport moins élevés. Par conséquent, la Commission a refusé d'interjeter appel de la décision du 5 juillet 1990.

20. *Central Transport Inc.*
High Point, Caroline du Nord
E.-U.
Dossier n°099528968

Central Transport Inc., de High Point en Caroline du Nord, a présenté une demande de permis d'exploitation en vertu de la Partie II de la Loi de 1987 sur les transports routiers, pour le transport de marchandises dans des véhicules citernes entre certains endroits de l'Ontario et les postes frontaliers Ontario/Québec, Ontario/Manitoba et Ontario/E.-U.

Le seul point soulevé était le nom identique de l'entreprise du requérant et de celle de l'intimé. Elles s'appellent toutes les deux Central Transport Inc. Elle sont toutes les deux incorporées aux

États-Unis et offrent surtout des services de transport par camion.

La question de deux entreprises ayant le même nom relève de l'intérêt public. En général, tout système où des permis sont accordés devrait éviter l'utilisation de noms identiques. Toutefois, la Commission n'était pas prête à refuser l'autorisation pour cette seule raison et croyait que certaines conditions devraient être jointes à toute autorisation. La Commission a conclu que les parties seraient sûrement le mieux en mesure d'en arriver à un compromis.

La Commission a indiqué qu'elle était prête à accorder une autorisation temporaire, afin de permettre aux parties d'en arriver à une entente sur la structure administrative et opérationnelle laissant les deux entreprises exercer leurs activités en Ontario avec le minimum de confusion. Afin de donner aux parties une idée des conditions pouvant être imposées par la Commission si les parties n'arrivaient pas à s'entendre, la Commission a suggéré ce qui suit:

1. exiger que le requérant s'inscrive en vertu de la Loi sur les renseignements exigés des personnes morales sous un nom d'affaires en Ontario et que ce nom soit indiqué dans les dossiers du ministère des Transports;

2. exiger que des plaques portant le nom de l'entreprise soient fixées sur les tracteurs, remorques et camions du requérant lorsqu'ils sont en Ontario;

3. songer à modifier le logo de l'entreprise devant servir à l'identification de l'équipement pour exercer ses activités en Ontario.

Une autorisation temporaire a donc été accordée.

accepté une demande en vertu de la Loi de 1987 sur les transports routiers, S.C. de 1987, chap. 35 pour le transport extra-provincial de marchandises entre des endroits de l'Ontario et les postes frontaliers Ontario/E.-U. Cette approbation comportait une restriction quant au nombre maximum de véhicules à utiliser au cours des trois années suivantes. Les appelants, McKinlay et Central, ont réussi à faire réexaminer la question. Un autre comité de la Commission a entendu l'affaire et a accepté la demande avec presque les mêmes conditions, en apportant seulement une petite modification aux restrictions des véhicules. C'est cette dernière décision qui fait l'objet de cet avis d'appel.

Les motifs de l'appel indiquent que le président de la Commission a commis une erreur et a mal interprété les dispositions de la déclaration de principe de 1989 du gouvernement fédéral sur les transports, qui proposent l'étude des questions où l'intérêt du public peut être en jeu.

L'avocat des appelants a concentré sa plaidoirie sur la conclusion de la Commission selon laquelle un transporteur américain possède un avantage de l'ordre de 15 à 20 pour 100 au niveau des coûts par rapport à un transporteur canadien pour ce qui est du service «direct LTL». La Commission a utilisé l'expression «direct LTL» pour parler d'un service impliquant plus d'un consignataire ou consignataire ou si aucun des deux ne possède de terminal.

Afin de bien comprendre la signification de la décision rendue par la Commission le 5 juillet 1990, un examen de tous les motifs est nécessaire. Vers la fin de son raisonnement, la Commission a indiqué qu'elle ne peut refuser «une demande sous prétexte que le requérant adoptera une méthode plus rentable, surtout lorsqu'un des intimés, Central, utilise à peu près la même méthode dans certaines de ces activités.» (Traduction non officielle)

demande devant le registraire pour que la Commission tienne une audience en vue d'examiner la question de l'intérêt public. Des observations ont été présentées à la Commission par certains intimés sur la question des «véhicules neufs» seulement.

Le requérant a modifié la demande sur la question des «véhicules neufs» afin de se limiter à un maximum de dix (10) fourgons de déménagement d'une capacité maximale de six (6) automobiles.

La Commission a recommandé au registraire que la demande modifiée soit acceptée.

Les observations présentées par les intimés ont indiqué qu'ils exploitent des flottes de tracteurs et semi-remorques où la semi-remorque est spécialement conçue pour le transport de véhicules sur roues. C'est un secteur unique de l'industrie du transport qui ne compte qu'un petit nombre d'expéditeurs qui signent des contrats de transport. En tenant compte de la capacité limitée du requérant par rapport au secteur du marché des intimés, et en tenant compte des semi-remorques spéciales à utiliser, la Commission est convaincue que le public ne risque aucun effet préjudiciable. Le demande a donc été acceptée.

19. *Jones Transfer Company*
Dossier n° 000564(X)
Monroe (Michigan)
E.-U.

Cette demande sous forme d'avis d'appel a été présentée par McKinlay Transport Limited («McKinlay») et Central Transport Inc. («Central») en vertu du paragraphe 16b de Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario, L.R.O. de 1988, chap. 63 et cherche à obtenir le consentement de la Commission pour interjeter appel de la décision du 5 juillet 1990 relativement à la demande de Jones Transfer Company.

Voici un résumé de cette affaire. Dans une décision datée du 8 août 1989, la Commission a

(900785 Ontario Limited), et qu'elle détient les permis d'exploitation en vertu de la Loi sur les véhicules de transport en commun, le transfert présupposé des permis d'exploitation exigera l'approbation du ministre. C'est la deuxième société (900617 Ontario Inc.) qui est l'acheteur final et qui contrôlera les anciennes activités de Gray Coach.

Le transfert des permis d'exploitation à la première société (900785 Ontario Limited) et le transfert présupposé de ses permis d'exploitation en vertu du transfert des actions et du capital social à la deuxième société (900617 Ontario Inc.) exigent l'approbation du ministre en vertu de l'article 7 de la Loi sur les véhicules de transport en commun. Pour chaque transfert, la Commission doit faire savoir si le transfert du permis risque de nuire aux besoins et à la commodité du public qui justifient le service de transport.

L'avocat de l'intime, PMCL, a indiqué que certains des parcours et permis transférés ne sont plus utilisés et, comme il n'y a aucun service de transport pour ces parcours et permis, la Commission ne peut déterminer si le transfert peut porter atteinte comme le dit la loi. Par conséquent, les parcours et permis inutilisés qui sont les mêmes que ceux de son client ne peuvent être transférés. L'avocat du vendeur et de l'acheteur a répondu à cet argument en disant qu'il est impossible de porter atteinte s'il n'y a pas de service, et que, par conséquent, tout empêchement du transfert n'est pas valable. Pour appuyer sa théorie, l'avocat a référé la Commission aux motifs de la décision dans l'affaire Thunderbird Motor Freight Lines Inc.

La Commission a conclu que rien dans la loi ne lui interdit de dire dans son rapport au ministre si un service qui n'est pas en vigueur nuit aux besoins et à la commodité du public. Dans le cas présent, la Commission était d'avis que rien ne nuirait à PMCL en ce qui concerne les services de transport en vigueur ou non.

L'aptitude de l'acheteur et sa compétence à gérer le service d'autocar proposé ne sont pas mises en doute. La Commission a examiné les états financiers de M. Souter et de sa soeur Anne Gloug (les actionnaires principaux et dirigeants de l'acheteur) qui avaient été déposés confidentiellement pour cette instance. Elle a conclu que le projet proposé respecte les capacités financières des acheteurs et la Commission était aussi convaincue que cette transaction ne portera pas préjudice aux créanciers de Gray Coach. La société qui achète sera gérée par M. Souter et sa soeur Anne Gloug, qui ont tous les deux des ressources financières suffisantes et une solide expérience dans le secteur du transport par autocar.

La Commission a recommandé que le ministre approuve le transfert de tous les permis d'exploitation présentés avec la demande de Gray Coach à 900785 Ontario Limited, et que le ministre approuve aussi le transfert présupposé des mêmes permis d'exploitation résultant du transfert des actions et du capital social de 900875 Ontario Limited à 900617 Ontario Inc.

B. SOMMAIRE DES DEMANDES DE CAMIONNAGE

18. *Coleman's Moving & Storage Ltd.*
Dossier n° 012215388
Oshawa (Ontario)

Le requérant a fait une demande de permis d'exploitation en vertu des parties II et III de la Loi de 1987 sur les transports routiers, pour le transport de «MARCHANDISES» et de «VEHICULES NEUFS» entre certains endroits de l'Ontario et le et le transport extra-provincial entre de tels endroits et les postes frontaliers Ontario/Québec, Ontario/Manitoba et Ontario/E-U.

Le registraire des véhicules automobiles a indiqué à la Commission que le requérant était apte à détenir un permis. Quatre intimes ont déposé une

Les intimés étaient surtout inquiets de l'aptitude du requérant. Ils ont prétendu qu'il avait souvent dépassé le cadre de son autorisation pendant un certain nombre d'années.

La Commission était convaincue que le requérant était compétent et qu'il avait fait un travail très efficace pour répondre aux besoins des personnes défavorisées. Elle a conclu que le service affrété du requérant devrait être approuvé à partir de la ville de Flamborough et de la ville de Hamilton. Cependant, comme le requérant avait souvent fait fi des exigences de la Loi sur les véhicules de transport en commun, un certificat pour un permis temporaire d'exploitation de véhicule de transport en commun a été délivré. Pour obtenir une autorisation permanente, Attridge devra prouver à la Commission, après quelques mois, qu'elle se conforme aux conditions du permis.

17. 900785 Ontario
Dossier n° 44356-AZ
Limited
Toronto (Ontario)

Le requérant, 900785 Ontario Limited, a signé des contrats conditionnels en date du 15 juin 1990 avec Gray Coach Lines Limited («Gray Coach») résultant en la vente d'une partie de l'actif de cette dernière, y compris ses permis d'exploitation de véhicules.

Dans le cadre de cette instance, une demande a été faite pour transférer des actions du capital social de 900785 Ontario Limited, ce qui, selon la Commission, avait un effet sur le contrôle de facto des activités de l'entreprise.

Aux termes de la Loi de 1987 sur les transports routiers, la demande de transfert d'actions et le transfert proposé des permis d'exploitation sont régis par la loi provinciale. Les procédures relatives au transfert de permis d'exploitation sont expliquées dans la Loi sur les véhicules de

transport en commun, L.R.O. de 1980, chapitre 425, et principalement à l'article 7 de la loi. L'autorité de la Commission quant à ces transferts y est aussi expliquée.

L'article 7 exige que le ministre approuve tout transfert de permis d'exploitation. L'approbation du ministre ne peut être donnée qu'une fois que la Commission des transports routiers de l'Ontario («la Commission») a indiqué au ministre si le transfert risque de nuire aux besoins et à la commodité du public. L'interprétation de cette disposition est la question principale soulevée par l'intimé restant dans cette affaire.

Le vendeur dans ces transactions est Gray Coach qui appartient à la Toronto Transit Commission («TTC»). Gray Coach détient de nombreux permis d'exploitation dans la province de l'Ontario ainsi qu'une autorisation extra-provinciale accordée par l'Interstate Commerce Commission de l'Etat de New York aux Etats-Unis.

Gray Coach a accepté de transférer une part de son actif à 900785 Ontario Limited, notamment sa clientèle, des biens immobiliers hors de la communauté urbaine de Toronto, de l'équipement et des permis d'exploitation. Gray Coach possède toutes les actions de cette société à nom numérique qui compte un directeur, une personne désignée et un agent de Gray Coach. Pour ce qui est du transfert de l'actif, seul le transfert des permis d'exploitation exige l'approbation du ministre des Transports. Le transfert des permis d'exploitation de Gray Coach à 900785 Ontario Limited se fait entre des personnes morales liées et les besoins et la commodité du public ne risquent pas d'être désavantagés.

Une fois le transfert approuvé, tout le capital social sera vendu à une autre société à nom numérique, 900617 Ontario Inc. Comme la vente des actions aura un effet de facto sur le contrôle des activités de la première société

15. *Clubliner Coach Lines Inc.*
Burlington (Ontario)

La demande de véhicule de transport en commun de Clubliner Coach Lines Inc. avait d'abord pour but de remplacer Via Rail pour le transport de passagers et le fret exprès de marchandises entre les villes de Brantford, Burlington, Mississauga et la municipalité de la communauté urbaine de Toronto. Elle a été modifiée par la suite, ce qui a incité les dix intimes à retirer leur opposition sauf pour ce qui est de Canada Coach Lines Limited («Canada Coach»).

Clubliner Coach Lines Inc. («Clubliner») est un nouveau transporteur basé à Burlington qui appartient à trois particuliers. Les trois possèdent beaucoup d'expérience dans le monde des affaires mais un seul en possède dans l'industrie du transport.

Clubliner prévoit mettre sur pied un service de transport haut de gamme de style européen avec des autocars à deux étages et dont le coût sera assez élevé. Chaque autocar comprendra l'équipement et les services suivants: grands sièges, toilette, magnétoscope, radio AM/FM stéréo, journaux, télécopieur, radiotéléphone cellulaire, petite cuisine et agent de bord. Les réservations seront obligatoires.

La Commission a entendu la déposition de dix membres du public en faveur de la demande. En général, ils voulaient un autre service que les autobus GO ou leur voiture pour se rendre à Toronto, et l'équipement et les services offerts par Clubliner leur paraissaient intéressants. Ils ont tous souligné qu'ils étaient prêts à payer plus cher pour avoir une place réservée, plus de confort et plus de services.

La majorité des témoins étaient d'accord avec le parcours proposé. Toutefois, certaines personnes ont fait savoir à la Commission qu'elles aimeraient

L'intime («Canada Coach») était inquiet à l'idée de devoir partager ses droits de transport affrété à partir de Burlington et d'Oakville. Un représentant de Canada Coach a confirmé à l'audience que les revenus du transport affrété à partir de Burlington et d'Oakville ne représentaient qu'environ 3 pour 100 des revenus totaux de Canada Coach. Aucun état financier n'a été présenté par Canada Coach et aucun document n'est venu prouver le besoin de subventionner un parcours par un autre.

La Commission était d'avis que le témoignage du public en faveur de la demande était convaincant et qu'il prouvait les besoins et la commodité du public. L'audience a aussi permis de constater qu'il y avait un besoin pour un autre service que l'autobus GO, et le service proposé par Clubliner semble répondre à cette demande. La Commission a donc accordé un certificat.

16. *Attridge Transportation Incorporated*
Waterdown (Ontario)

Attridge Transportation Incorporated («Attridge») a fait une demande pour le transport de passagers dans un véhicule affrété de certains endroits de la municipalité régionale de Hamilton-Wentworth, de la ville de Burlington et de la ville d'Oakville.

La Commission a entendu la déposition en faveur des besoins et de la commodité du public de la part de onze membres du public, dont cinq représentaient des groupes de la ville de Flamborough. Il ressort du témoignage que Attridge a été très efficace dans ses services de transport aux particuliers et aux groupes dont les membres sont défavorisés ou exigent de l'aide et de la compréhension.

la Commission a émis un certificat pour une autorisation temporaire d'un an jusqu'au 30 avril 1991. À partir de cette date, le permis d'exploitation pourra être prolongé en présentant une demande à la Commission après le 31 décembre 1990. Le requérant doit présenter un bilan financier pour la période se terminant le 31 décembre 1990 et des états mensuels d'exploitation pour les mois d'août, de septembre, d'octobre et de décembre 1990. Si aucune demande n'est faite pour prolonger l'autorisation ou si les états financiers exigés ne sont pas présentés, le permis temporaire d'exploitation d'un véhicule de transport en commun ne sera plus valable.

14. 778543 Ontario Inc. Dossier n° 43494-J
"Surprenant Service"
 n° 43494-K
 Emburun (Ontario)

Le requérant, 778543 Ontario Inc. («Surprenant»), a déposé deux demandes, une pour un permis de transport affrété extra-provincial et l'autre pour un permis de véhicule de transport en commun affrété en provenance du comté de Prescott-Russell pour la Commission des écoles séparées catholiques du comté de Prescott-Russell.

Au commencement de l'audience, l'avocat du requérant a fait référence aux motifs de la Commission quant à la décision relative aux demandes de J. T. Murphy Limited et de Elgie Bus Lines Limited, dans laquelle l'existence d'un contrat en vigueur pour un service de transport de la maison à l'école avec un conseil scolaire est le lien entre le transporteur et le conseil scolaire qui atteste des besoins et de la commodité du public, ce qui justifie d'accorder un permis d'exploitation extra-provincial de véhicule de transport en commun pour le conseil scolaire en question avec certaines conditions.

Surprenant est situé à Emburun et a ouvert ses portes en juin 1988. Les membres du public qui

ont fait une déposition représentaient divers organismes d'Embrun comme les équipes de hockey, les guides et les scouts, les groupes de personnes âgées et les clubs philanthropiques. Surprenant exploite quatre véhicules de transport en commun de différentes capacités pour la Commission des écoles séparées catholiques du comté de Prescott-Russell, et espère offrir plus de services à cette commission, comme le transport affrété.

La Commission était convaincue que les besoins et la commodité du public justifiaient la délivrance d'un certificat pour un permis d'exploitation de véhicule de transport en commun, pour transporter des passagers dans un véhicule affrété à partir d'Embrun jusqu'à certains endroits de l'Est de l'Ontario y compris le comté de Hastings et le district de Nipissing. La seule restriction était que le détenteur du permis ne puisse pas utiliser plus de deux autobus scolaires ayant une capacité minimale de 36 passagers sans compter le chauffeur, selon la définition de l'alinéa 151(1)(c) du Code de la route, L.R.O. de 1980, chap. 198.

La Commission était aussi prête à délivrer un certificat autorisant un permis d'exploitation extra-provincial pour le transport de passagers dans un véhicule affrété partant d'Embrun pour se rendre aux postes frontaliers entre l'Ontario et le Québec. La Commission était d'avis que toute répercussion sur l'intimité, 417, serait minimale puisque le requérant ne peut faire du transport affrété qu'à partir d'Embrun seulement.

biais de son entreprise (ECS). Les visites à Niagara Falls sont vendues à des particuliers par ECS qui arrête ensuite l'autobus appartenant à l'administrateur principal, M. Hilliard. Les revenus des billets individuels sont gardés par M. Hilliard (par le biais d'ECS) et il garde aussi 92,5 pour 100 des revenus de l'arrêtement.

La Commission a conclu que, pour ce qui est de l'exploitation des visites à Niagara Falls, le propriétaire-exploitant assume un plus grand contrôle des activités qu'il n'est habituellement requis dans un contrat de propriétaire-exploitant. La publicité et le marketing de ces visites utilisent le nom d'affaires du propriétaire-exploitant et gérant. C'est pourquoi le public pourrait être porté à croire que le détenteur du permis ne contrôle pas et n'assume pas les responsabilités des visites qui sont effectuées en vertu de son permis d'exploitation.

La Commission est d'avis que le détenteur du permis doit être (et paraître) responsable et en plein contrôle des activités relatives à son permis d'exploitation. À cette fin, le requérant pourrait faire la publicité des visites à Niagara Falls sous son nom, il pourrait accepter toutes les responsabilités et garder le contrôle de ce secteur de ses activités. La Commission a exigé que le requérant prouve qu'il a rectifié la situation dans les 90 jours suivant la date des motifs invoqués dans cette affaire.

La Commission était convaincue que le requérant n'avait pas tenté délibérément de contourner l'esprit et l'objet de la Loi sur les véhicules de transport en commun.

13. *William Purdy*
Dossier n° 44285
Chapleau (Ontario)

La demande de William Purdy pour un permis d'exploitation de véhicule de transport en commun comporte deux parties. La première partie vise le

transport d'employés de CP Rail (travaillant sur les trains) entre Chapleau, White River et Cartier. La deuxième partie concerne le transport de passagers à l'aide d'un véhicule affrété à partir du comté de Chapleau. Dans les deux cas, la demande est limitée à un véhicule de transport en commun de catégorie «D», tel que défini dans les règlements de la Loi sur les véhicules de transport en commun, ayant une capacité maximale de 15 passagers.

Les dépôts portaient surtout sur le besoin d'un transporteur supplémentaire pour combler le vide laissé par l'annulation des services quotidiens de VIA Rail entre Chapleau, White River et Cartier, qui servaient à transporter sans frais les employés de la compagnie de train entre les collectivités en question.

La déposition principale en faveur du service de transport affrété portait sur le besoin d'une concurrence accrue. Il n'y avait qu'un seul transporteur local (Bourgeault) à Chapleau, possédant le permis et fournissant le service affrété. La déposition a indiqué le besoin d'un transporteur assurant un service de transport pour les événements sociaux dans la région comme les tournois de golf, les soirées de la veille du jour de l'an et le transport d'équipes de baseball, de hockey et d'haltérophilie à Timmins, Sudbury et Sault Ste. Marie.

La Commission était convaincue que les besoins et la commodité du public justifiaient la délivrance d'un permis d'exploitation de véhicule de transport en commun, autorisant le transport affrété ainsi que le transport des employés de CP Rail.

La Commission a émis certaines réserves sur la compétence de M. Purdy de gérer convenablement les responsabilités financières de son entreprise. La Commission a conclu que M. Purdy avait tendance à prendre des décisions sans faire suffisamment de recherches. C'est pourquoi

La présence de propriétaires-exploitants dans l'industrie du transport par autocar est assez récente. Les contrats exigent généralement que le propriétaire-exploitant fournisse un véhicule, un chauffeur, qu'il s'occupe de l'entretien, de l'assurance et des coûts d'exploitation directs, alors que le détenteur du permis fournit les services d'administration, de marketing, de répartition, de facturation, de recouvrement des comptes et autres. La Commission doit déterminer à quel moment le contrat d'un propriétaire-exploitant devient un contrat de location du permis d'exploitation du détenteur du permis.

La Commission a examiné à fond la question de la location des permis d'exploitation dans l'industrie du camionnage. La Commission a conclu que les permis ne peuvent être loués par le détenteur du permis puisque le certificat relatif aux besoins et à la commodité du public émis par la Commission n'est valable que pour le requérant. De plus, c'est le degré de contrôle que le détenteur du permis exerce sur les activités qui déterminent si le permis d'exploitation est loué ou non.

Un facteur important est que le détenteur du permis reste responsable de l'exploitation. Ce sont donc les agents du détenteur du permis qui doivent prendre les décisions relatives à la planification stratégique, aux dépenses en capital et au financement du service de transport, et les comptes du détenteur du permis doivent indiquer les résultats de l'exploitation du service.

La rémunération du propriétaire-exploitant peut être basée sur un pourcentage des revenus ou une part des profits tirés de l'exploitation. Si un pourcentage relativement faible des revenus est remis au détenteur du permis, cela pourrait être considéré comme des frais de location pour l'utilisation du permis d'exploitation d'un véhicule de transport en commun.

Dans le cas présent, le propriétaire-exploitant employé par le requérant qui détient le permis est aussi le gérant du marketing des visites par le

HBWT a souligné le besoin d'un service de transport spécial et luxueux pour les directeurs de salons funéraires. Le véhicule en question est conçu pour transporter un cercueil, des fleurs et les proches du défunt, éliminant ainsi le besoin de la procession funéraire traditionnelle jusqu'au cimetière. Le même véhicule pourrait aussi servir au transport de visiteurs officiels et sa capacité maximale serait de quatorze personnes.

La Commission a entendu les témoignages du public en faveur des utilisations ci-dessus. Comme les inquiétudes des intimés n'avaient pas trait aux besoins et à la commodité du public, la Commission a délivré des permis autorisant l'utilisation du véhicule spécial pour les raisons mentionnées.

Les intimés étaient surtout préoccupés par la méthode d'exploitation du requérant, et plus précisément en ce qui a trait aux services d'un propriétaire-exploitant. Il a été déterminé dans le cadre de l'audience que le requérant avait conclu un contrat de location avec Peter Hilliard, le propriétaire-exploitant d'un autobus MCI 1977 d'une capacité maximale de seize passagers servant au transport de visiteurs officiels. En vertu du contrat, M. Hilliard reçoit 92,5 pour 100 des revenus bruts générés à l'aide du véhicule qu'il conduit lui-même ou que conduit un chauffeur approuvé par le requérant. En plus de conduire le véhicule, le propriétaire-exploitant possède une entreprise sous le nom de «Executive Coach Services» (E.C.S.) qui offre des visites dans la région de Niagara Falls. La visite en question est vendue à des particuliers, surtout des touristes, dans plusieurs hôtels de Toronto. Le transport est assuré en affrétant son propre véhicule de HBWT. L'intimé prétend que cette façon de faire est une location du permis d'exploitation du requérant.

commun.

requérant d'utiliser un nouveau véhicule de la catégorie «D» aux termes du règlement 888 de la Loi sur les véhicules de transport en

La Commission a conclu qu'il restait trop de questions sans réponses, à savoir qui a vraiment le contrôle et qui s'occupe des questions de sécurité, d'entretien et de viabilité, pour pouvoir déterminer si les exigences de la loi étaient respectées. La demande a été rejetée.

11. 736215 Ontario
Limited
 Peterborough (Ontario)
 Dossier n° 44258-A

736215 Ontario Limited, faisant affaires sous le nom de Century Airline Service, «Century», veut obtenir l'autorisation de fournir un service de transport en commun entre l'aéroport international Lester B. Pearson et les hôtels avoisinants d'une part, et certains endroits des comités de Peterborough et Victoria d'autre part, ainsi qu'un service arrêté (véhicules de transport en commun ayant une capacité maximale de 15 passagers seulement) à partir de certains endroits des comités de Peterborough et de Victoria. Avant l'audience, la demande a été modifiée en ajoutant une restriction relative aux véhicules arrêtés à partir de la communauté urbaine de Toronto et de Mississauga.

La plupart des dépositions du public ont été faites par des représentants d'agences de voyages de Peterborough et de Lindsay. Les témoignages ont souligné le besoin de plus de services de transport à partir des comités de Peterborough et Victoria, dont un service avec des véhicules de transport en commun arrêtés de 15 passagers et équipes de sièges rembourrés (par opposition aux sièges rigides des autobus scolaires). Ce service serait offert à de petits groupes voulant assister à des événements sportifs, des pièces de théâtre et d'autres activités sociales dans la région de la communauté urbaine de Toronto et à certains endroits des comités de Peterborough et Victoria et des environs.

La Commission était convaincue que les besoins et la commodité de public justifiaient la

livraison d'un permis selon les conditions amendées. Toutefois, la Commission était préoccupée par les allégations de l'intimé selon lesquelles l'aptitude des actionnaires de l'entreprise. Les deux actionnaires de Century, M. et Mme Reil, ont connu certaines difficultés financières à cause des problèmes d'une autre entreprise distincte. Cependant un examen de l'état financier provisoire de Century a indiqué que l'entreprise a fait des profits pendant les neuf premiers mois de l'année en cours. La Commission était convaincue que la preuve présentée démontrait que Century est bien gérée.

Les difficultés financières des actionnaires du requérant inquiètent la Commission car elles pourraient avoir un effet sur l'aptitude du requérant. Cependant, comme le requérant semble se conduire de manière responsable, la Commission a délivré un permis d'exploitation provisoire conforme aux conditions amendées qui expirera le 30 septembre 1991, à moins que d'ici cette date la Commission ait prolongé la durée du permis, si elle reçoit une demande à cet effet après le 1^{er} juin 1991. À ce moment-là, la Commission procédera à un examen des finances du requérant. La Commission devra être convaincue par les actionnaires du requérant que leurs problèmes financiers personnels ont été réglés. Si la Commission n'est pas convaincue que les finances du requérant et de ses actionnaires sont saines, elle pourra refuser la demande ou prolonger le permis d'exploitation provisoire.

12. *Have Bus Will Travel Inc.*
 Pefferlaw (Ontario)
 Dossier n° 35351-G
 n° 35351-H

Le but de ces demandes par Have Bus Will Travel Inc. (HBTW) est d'annuler la restriction de leur permis extra-provincial de véhicules de transport en commun qui ne permet l'utilisation que de véhicules de transport en commun de catégorie «A» et de catégorie «B», afin de permettre au

Loi sur les véhicules de transport en commun.
Par conséquent, les deux demandes ont été rejetées.

9. *Dagenais Farm Limited*
Kapuskasasing (Ontario)
Dossier n° 36465-E

Dagenais Farm Limited («Dagenais»), un exploitant d'autobus scolaires et d'autocars routiers bien établi à Kapuskasing, a demandé un permis d'exploitation de service de véhicules affrétés dans toutes les villes du district de Cochrane, en particulier dans la ville de Timmins.

Les preuves à l'appui de la demande ont été produites par des organismes représentatifs qui ont eu recours aux services de Dagenais pour des voyages surtout au Québec et aux États-Unis.

Les preuves produites par les représentants des deux intimés, Dalton Bus Lines Limited et Schumacker Bus Lines Limited, deux exploitants de véhicules de transport en commun bien établis à Timmins et autorisés à offrir un service de véhicules affrétés à partir de Timmins, concernaient le fait que la demande ne suffisait pas à justifier l'achat d'autocars routiers.

La Commission de transport Ontario Northland («C.T.O.N.») offre un service de véhicules affrétés à partir de toutes les villes du district de Cochrane. Les représentants de la C.T.O.N. ont souligné l'importance des revenus du service de véhicules affrétés pour la C.T.O.N. et ont déclaré que la région de Timmins n'a pas connu d'accroissement important de sa population au cours des dernières années.

Après avoir examiné les preuves présentées, la Commission a constaté que la plupart des voyages en véhicules affrétés à partir de Timmins avaient comme destination des villes hors de l'Ontario, ce qui constitue un service pour lequel Dagenais possède actuellement un permis. Les preuves n'ont pas réussi à justifier l'octroi d'un

certificat autorisant un autre exploitant de véhicules de transport en commun à offrir un service de véhicules affrétés à partir de Timmins. Cependant, la Commission a constaté que les preuves produites suffisaient à justifier l'octroi d'un certificat permettant d'offrir un service de véhicules affrétés à partir des villes de Cochrane et d'Iroquois Falls.

10. *Village de Brussels*
Brussels (Ontario)
Dossier n° 44318

Le village de Brussels a présenté une demande de permis d'exploitation d'un véhicule de transport en commun, afin de transporter des passagers par autobus scolaire affrété dans le cadre d'un voyage partant du village de Brussels.

Le village de Brussels a commencé à s'occuper de transport par autobus en 1983, alors qu'un de ses citoyens a fait don d'un autobus scolaire au village pour transporter sans frais les équipes de hockey mineur et d'autres groupes de Brussels.

Lors de l'audience publique, le secrétaire-trésorier du village a témoigné que, même si c'est le village qui fait la demande, il n'exerce aucun contrôle sur les activités de l'autobus et de ses chauffeurs.

Un «comité de l'autobus» comprenant quelques résidents est censé présenter un rapport au comité des loisirs qui compte des représentants du village de Brussels et des cantons de Morris et Grey. Cependant, il n'y a pas de rapports annuels, financiers ou autres. Le secrétaire-trésorier n'était pas non plus en mesure de donner des renseignements sur les coûts d'exploitation ou sur la façon de calculer le tarif exigé.

La Commission était d'avis que, avant d'examiner les besoins et la commodité du public, il fallait d'abord respecter une exigence fondamentale, soit l'aptitude du requérant.

capacité du requérant à assumer ses responsabilités provinciales et à continuer à offrir le service.

Ces considérations étaient pertinentes dans le cas présenté à la Commission.

La société requérante n'avait jamais obtenu de permis d'exploitation de véhicules de transport en commun. Cependant, le seul actionnaire, Jerome J. Alexander, a une vaste expérience dans diverses entreprises, y compris exploitations de transport. Les preuves produites lors de l'audience révèlent un passé d'instabilité et de mauvaise gestion financière dans plusieurs de ces entreprises. Plusieurs d'entre elles ont été vendues lorsque la charge de la dette n'était plus contrôlable. La société requérante possède des dettes qui dépassaient le capital investi par plus de 300 pour 100 à la fin de sa dernière année financière et la compagnie de taxi, la seule exploitation qui est encore gérée par M. Alexander était dans une situation encore pire. Compte tenu de ces circonstances, la Commission était d'avis que le requérant est financièrement incapable d'assurer le service de transport proposé.

Le requérant continue depuis 1988 à exploiter un service d'autocars affrétés même s'il ne possède pas de permis d'exploitation de véhicules de transport en commun ou de permis extra-provincial. La Commission était grandement préoccupée par les preuves produites au cours de l'audience, qui montrent que, entre le 15 septembre et le 17 octobre 1989, le requérant a exploité un service d'autocars affrétés sans assurance pour protéger les passagers et le public. Un acte irresponsable comme celui-ci est une contravention à l'article 17 de la Loi sur les véhicules de transport en commun et constitue une raison suffisante pour retirer au requérant son permis d'exploitation de véhicules de transport en commun.

En conclusion de cette affaire, la Commission a déclaré que le requérant n'a pas satisfait aux exigences d'aptitude aux exigences d'aptitude de la

communité du public justifiaient l'offre de services supplémentaires pour la ville de Sudbury. Néanmoins, la Commission a hésité à octroyer un nouveau permis à un détenteur de permis qui a délibérément contrevenu aux lois fédérales et provinciales régissant le transport de passagers. Elle a décidé que le requérant devrait pouvoir prouver qu'il est prêt à offrir ses services dans les limites de la loi. Par conséquent, elle a décidé de donner l'autorisation à la ville de Sudbury d'affréter un véhicule de transport en commun à partir du 1^{er} septembre 1991, à condition que le requérant se présente devant la Commission le 1^{er} juillet 1991 pour prouver qu'il offre des services autorisés par son permis.

8. *Alexander Coach Lines Inc.*
Welland (Ontario)
Dossier n° 44213
n° 44213-A

Alexander Coach Lines Inc., a présenté deux demandes de permis d'exploitation de véhicules de transport en commun pour transporter des passagers par un service de nolisement à partir de la municipalité régionale de Niagara.

Lorsqu'elle examine les demandes de permis d'exploitation de véhicules de transport en commun, la Commission doit être sûre que le requérant satisfait aux exigences d'aptitude et que les besoins et la commodité du public justifient l'octroi d'un permis d'exploitation. L'aptitude du requérant, selon la Commission, est une exigence dont il faut tenir compte avant même de considérer les besoins et la commodité du public.

Le critère d'aptitude à posséder un permis d'exploitation de véhicule de transport en commun est énoncé à l'article 11 de la Loi sur les véhicules de transport en commun, L.R.O. de 1980, chapitre 425. En vertu de cette loi, on examine les antécédents du requérant en rapport avec l'exploitation du service de transport et la

6. *Science Nord*
Dossier n° 44207-A
Sudbury (Ontario)

Science Nord, un organisme provincial, a demandé l'autorisation d'utiliser son autocar de 29 passagers pour des excursions d'une journée dans la nature au printemps et à l'automne, de son centre de Sudbury jusqu'à différents endroits dans le Nord de l'Ontario.

Deux intimes se sont opposés à la demande. L'un des intimes, l'Ontario Motor Coach Association, a souligné qu'un organisme de la Couronne a un avantage sur un concurrent du secteur privé. Dans le cas présent, l'avantage est la possibilité pour l'organisme d'utiliser des fonds du gouvernement pour financer l'achat de l'équipement à un taux d'intérêt plus bas que le taux préférentiel bancaire actuel. Northway Bus Lines, qui est l'autre intime, était préoccupé par l'incidence de ce service sur son exploitation.

La décision concernant ce cas dépend de l'examen des politiques et des intérêts provinciaux en jeu. D'une part, les besoins et la commodité du public visent à encourager l'utilisation efficace des ressources en capital, en équipement et en main-d'œuvre; d'autre part, l'intérêt public exige que, dans une certaine mesure, on se préoccupe de l'incidence économique sur les exploitants détenant un permis. S'ajoutent à cet examen les considérations philosophiques liées à la mesure dans laquelle on peut permettre aux organismes gouvernementaux d'exploiter un service d'autocars affrétés.

Le résultat de cet examen a amené la Commission à conclure qu'elle devrait octroyer un permis d'exploitation, mais que celui-ci serait limité autant que possible aux besoins particuliers de Science Nord. On a souligné que la politique gouvernementale n'interdit pas expressément l'exploitation de services affrétés par un organisme gouvernemental. Grâce à cette demande, on pourrait utiliser l'équipement actuel de façon plus efficace.

On a conclu, à partir des preuves produites, que les avantages en faveur de la demande, comme l'utilisation plus efficace de l'équipement, dépassaient toute incidence que pourrait ressentir l'exploitant du secteur privé.

La demande de service de transport de passagers par véhicule affrété à des fins éducatives ou récréatives a été acceptée avec limite d'un seul véhicule de transport en commun. De plus, au moins 50 pour 100 des passagers d'un trajet doivent être membres en règle de Science Nord.

7. 772314 *Ontario Inc.* Dossier n° 44368-A
Bus Lines
nom social Sookram
Azilda (Ontario)

Le but principal de la demande de 772314 Ontario Inc. (ci-après appelé «Sookram») était de faire lever une restriction interdisant l'offre d'un service de véhicules affrétés à partir de la ville de Sudbury.

Sept témoins ont été entendus en rapport avec la demande. Ceux-ci ont indiqué que Sookram offre des services de meilleure qualité que ceux des intimes et a un barème de tarifs moins élevé.

La Commission a fait remarquer que les preuves produites par la plupart des témoins quant au service de véhicules affrétés étaient basées sur l'utilisation des services du requérant pour des voyages illégaux. Le requérant a admis avoir offert un service de véhicules affrétés expressément interdit par son permis de transport en commun. La Commission a indiqué qu'elle ne pouvait pas fermer les yeux sur une personne qui se plaçait au-devant de la loi, en particulier si un tel geste semble être motivé uniquement par un gain financier pour la personne qui prend cette décision.

En se basant sur les preuves qu'elle a reçues, la Commission était d'avis que les besoins et la

transport assure tout le transport terrestre à Mirabel. Ensuite, les représentants de Transports Canada ont indiqué que, en raison de la nature spécialisée des services proposés par Aérocar, il existait un besoin pour les services indépendants des deux exploitants à Mirabel.

La Commission a conclu que les besoins et la commodité du public justifient l'offre d'un service de ligne entre la région d'Ottawa-Carleton d'une part et l'aéroport de Mirabel d'autre part, limité au service spécialisé décrit dans les preuves produites par le requérant.

Quant au droit d'offrir un service de véhicules affrétés, on suppose généralement qu'il est automatiquement acquis pour les endroits desservis par un service de ligne à moins que les intimés ne montrent que les besoins et la commodité du public indiquent le contraire.

Le service spécialisé de transport terrestre jusqu'à l'aéroport vise à desservir une clientèle particulière, soit les clients des compagnies aériennes de l'aéroport de Mirabel. Lorsqu'il est question de services spécialisés, les besoins et la commodité du public doivent être prouvés afin de justifier l'octroi d'un permis d'exploitation de service de véhicules affrétés. La Commission a constaté, d'après les preuves produites, que le seul besoin est celui du service de véhicules affrétés de l'aéroport de Mirabel jusqu'à divers endroits en Ontario. Les preuves produites n'ont pas suffi à justifier l'octroi du droit d'offrir un service de véhicules affrétés pour la région d'Ottawa-Carleton.

5. *Bernard Beauchamp*
Anjou (Québec)

Le requérant, Bernard Beauchamp, exploitant sous le nom «Aérobahn», a déposé une demande de permis d'exploitation extra-provinciale pour transporter des passagers de British Airways entre

la ville d'Ottawa en Ontario et l'aéroport international de Mirabel au Québec, avec une limite de deux véhicules et d'un trajet aller-retour par jour.

Le service proposé interdit de faire monter ou descendre des passagers entre Ottawa et Mirabel et la demande ne concerne pas un permis d'exploitation d'un service de véhicules affrétés.

Le service proposé suivrait précisément l'horaire de British Airways et, s'il y avait des retards, l'horaire du service serait ajusté en conséquence. On a accordé une période d'essai d'un an au cours de laquelle M. Beauchamp fournirait un minimum de deux autocars de classe «A» pour 22 passagers, peints aux couleurs de British Airways, et possédant des magnétoscopes, des radiotéléphones cellulaires et un service de rafraîchissements. La nature exclusive de ce service en était l'élément principal.

Paul Benoît, directeur de la mise en marché de Transports Canada à Mirabel, n'était pas en faveur de la demande. Il préférerait l'établissement d'un système complet de transport terrestre ayant recours au service plus vaste offert par les transporteurs publics.

Selon la Commission, cette demande représente en fait un programme d'essai d'un an de mise en marché pour augmenter la part de British Airways dans le marché outre-mer, et elle n'est pas issue d'un besoin précis de transport en commun. Les preuves produites n'ont pas réussi à montrer que les services réguliers actuels d'Aérocar et de Voyageur Colonial Limited ne répondaient pas aux besoins et à la commodité du public en ce qui concerne le transport terrestre entre la région d'Ottawa et l'aéroport de Mirabel.

La Commission n'était pas convaincue que les besoins et la commodité du public justifiaient l'octroi d'un permis et a refusé la demande.

Les demandes ont été entendues à Ottawa à la fois par la Commission des transports routiers de l'Ontario et la Commission des transports du Québec, qui avait reçu une demande complémentaire.

La Commission a conclu qu'un exploitant expérimenté pour les aéroports pourrait, grâce à une solide stratégie de mise en marché, réussir à s'assurer la clientèle des gens qui utilisent leur voiture pour se rendre à l'aéroport de Mirabel.

Le requérant a l'intention d'utiliser des camionnettes de luxe pour transporter des passagers jusqu'à un endroit convenable. À partir de cet endroit, un autocar de luxe assurerait la navette jusqu'à Mirabel selon un horaire déterminé. Aérocar a montré qu'il existe un besoin suffisant pour le service spécialisé qu'il offre et qu'il possède une expérience du transport terrestre jusqu'à des aéroports. Un service porte à porte est disponible. Le prix est le confort sont comparable d'une voiture privée, les véhicules de transport en commun sont munis avec un endroit climatisé et les options de détente comme la musique en stéréo, radiotéléphone cellulaire et les vidéos offrent une libération agréable de la conduite.

La Commission a entendu des preuves convaincantes concernant l'usage de plus en plus grand de l'aéroport de Mirabel au cours des dernières années. De plus, la région d'Ottawa connaît une croissance économique et une augmentation de population qui continueront d'accroître la demande de services de transport terrestre.

L'un des intimés, Voyageur Colonial Limited («VCL»), offre surtout des services de transport sur grande distance et n'a pas montré autant d'intérêt à créer un service pour aéroport que l'a fait Aérocar.

Au départ, Transports Canada avait suggéré qu'il serait préférable qu'une seule compagnie de

Lorsqu'elle traite des demandes de permis non permanents, la Commission se base sur une déclaration de principe de émettre un permis non permanent si elle a l'assurance qu'elle a reçu une demande visant à répondre à un besoin urgent d'offrir un service qu'aucun transporteur détenant actuellement un permis ne peut offrir.» (Traduction non officielle)

La Commission de transport Ontario Northland, Gray Coach Lines Limited, Voyageur Colonial Limited et Voyageur Inc. se sont opposés à cette demande de permis temporaire.

L'avocat du requérant a prié la Commission d'accepter que l'élimination du train de nuit entre Timmins et Toronto est une preuve suffisante des besoins et de la commodité du public, ainsi que d'un besoin urgent auquel il faut répondre.

La Commission n'a reçu aucune preuve la convainquant que les passagers qui voyageaient auparavant par le train de nuit sont prêts à accepter un autocar de nuit comme solution de rechange. De plus, la Commission ne pense pas qu'il y ait un besoin urgent auquel on ne satisfait pas à l'heure actuelle par d'autres moyens de transport.

La demande de permis temporaire a été rejetée et la demande de permis permanent a été retirée à la suite de cette décision.

4. *Aérocar Québec Limitée* Dossier n° 44158 Saint-Laurent (Québec) n° 44158-A

Aérocar Québec Limitée a présentée une demande de service extra-provincial pour a) un service de ligne pour les passagers de compagnies aériennes entre la région d'Ottawa-Carleton et l'aéroport de Mirabel au Québec et b) un service affrété à partir d'endroits déterminés au Québec vers des endroits déterminés en Ontario.

en Ontario. Peterborough est une étape importante de ses trajets Toronto-Ottawa et Toronto-Pembroke.

Trentway-Wagar considère l'élimination du service de transport de passagers par train entre Peterborough et Toronto comme l'occasion idéale d'établir un lien intermodal autocar/train par lequel les passagers pourraient aller de Peterborough à la station GO de Whitby par autobus, puis continuer le trajet par train de banlieue de Whitby à Toronto. À son avis, les passagers laissés en plan par VIA formeraient le noyau du marché possible. La compagnie estime qu'il pourrait y avoir 240 passagers par jour durant la semaine. Par contre, Voyageur Colonial ne prévoit attirer que 9 passagers de plus durant la semaine, estimant que seulement 30 pour 100 des passagers actuels de VIA songeront au service d'autocar comme solution de rechange.

Les deux parties ont reconnu, et la Commission a été du même avis, qu'il y aurait un plus grand besoin d'un service de transport reliant Peterborough et Toronto lorsque les services de VIA seraient éliminés. La Commission a également estimé que de nombreux passagers du service de train préféreraient continuer à voyager en train pendant une partie de leur trajet.

De plus, la Commission croit que la disponibilité d'un nouveau service de transport intermodal pourrait inciter les gens qui se rendent à la station GO de Whitby ou à Toronto en voiture à utiliser plutôt les transports en commun.

La Commission n'a pas considéré la proposition du requérant comme une répétition du service d'autocar exprès entre Peterborough et Toronto qui est offert par l'intermédiaire de la Commission, à son avis, était conforme aux recommandations du décret provincial publié en date du 3 novembre 1989.

Puisque le volume de circulation supplémentaire qui peut être créé n'est pas connu et que les deux exploitants ont des opinions très différentes à ce sujet, la Commission a décidé d'octroyer un permis temporaire d'un an au requérant, afin qu'on réponde aux besoins du public en matière de transport.

3. *Palangio Enterprises (1982) Limited*
Dossier n° 35907-M(T)
North Bay (Ontario)

Une demande de permis temporaire a été déposée par Palangio Enterprises (1982) Limited «pour l'exploitation d'un service de transport en commun avec horaire régulier pour le transport de passagers, de bagages et de fret exprès entre:

Trajet 1: les villes de Timmins, de Kirkland Lake et de North Bay;

Trajet 2: la ville de North Bay et la municipalité régionale de York;

Sous Réserve ÉGALEMENT que le permis d'exploitation d'un service de transport en commun ne comprenne pas de services affrétés.»

(Traduction non officielle)

Dans l'examen de toute demande de permis d'exploitation d'un service de transport en commun, qu'il soit temporaire ou permanent, la Commission doit avoir l'assurance que les besoins et la commodité du public justifient l'octroi du permis en vertu de l'article 6 de la Loi sur les véhicules de transport en commun, L.R.O. de 1980.

SOMMAIRE DES DEMANDES

Ce qui suit est un sommaire des demandes sur lesquelles la Commission a dû se prononcer au cours de l'année civile 1990 et ne représente que quelques exemples du type de dossiers traités par la Commission. Ces sommaires ne doivent pas être interprétés comme étant la décision officielle de la Commission sur une affaire quelconque. Pour obtenir le texte complet de la décision, il convient de s'adresser aux bureaux de la Commission.

A. SOMMAIRE DES DEMANDES DE TRANSPORT PAR AUTOCAR

1. (a) *La corporation de la ville de Brampton* Dossier n° 32916-D
Brampton (Ontario)
- (b) *La corporation de la ville de Vaughan* Dossier n° 25780-C
Maple (Ontario)

Ces deux demandes sont importantes car c'est la première fois qu'une corporation municipale fait une demande de service de navette commun avec une autre corporation municipale.

La ville de Vaughan et la ville de Brampton ont fait une demande de permis d'exploitation de véhicules de transport en commun pour le transport de passagers entre Brampton, Vaughan et la communauté urbaine de Toronto dans le but d'offrir un service de navette entre Brampton et la station de métro Finch dans la communauté urbaine de Toronto en empruntant la route 7.

Deux conditions faisaient partie de la demande. La première était que le service ainsi créé ne pourra être assuré tant qu'une entente signée concernant ce service ne sera pas en vigueur entre les deux municipalités et n'aura pas été déposée auprès de la Commission des transports routiers de l'Ontario. La deuxième condition stipule

qu'on ne peut offrir de service de véhicules affrétés.

L'Ontario Motor Coach Association (OMCA) et la Penetang Midland Coach Lines Ltd. se sont opposés aux deux demandes. L'opposition de l'OMCA a trait à une question de politique, à savoir qu'on ne devrait pas permettre aux exploitants d'un service de transport en commun bénéficiant de subventions de fonds publics de concurrencer le secteur privé à moins qu'on n'ait tout d'abord offert au secteur privé d'assurer les services proposés.

Les deux intimés ont finalement retiré leur plainte. Par conséquent, la Commission a accepté les deux demandes telles que décrites ci-dessus.

2. *Trentway-Wagar Inc.* Dossier n° 14198-B5
Peterborough (Ontario)

Cette demande a été déposée en vertu de la Loi sur les véhicules de transport en commun par Trentway-Wagar Inc. en prévision de l'élimination du service de VIA Rail dans le corridor Havelock-Peterborough-Toronto à partir du 15 janvier 1990.

Les conditions de la demande visaient-«le transport de passagers et de fret exprès entre la ville de Peterborough et la station GO située dans la ville de Whitby en empruntant l'autoroute 401 et la route 115.

ATTENDU QUE tous les passagers montent ou descendent à la station GO de la ville de Whitby.» (Traduction non officielle)

Le requérant est établi à Peterborough depuis de nombreuses années et offre divers services de transport de passagers. Le seul intime pour cette demande, Voyageur Colonial Limited, est un important exploitant de services horaires régulier

La Commission est constituée en vertu de la Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario et conformément à ses dispositions. Elle a des pouvoirs quasi judiciaires et tient des audiences publiques ayant pour objet des demandes de permis d'exploitation d'entreprises locales et extra-provinciales de camionnage et de transport par autocar, assujetties à la Loi de 1988 sur le camionnage, la Loi sur les véhicules de transport en commun et la Loi de 1987 sur les transports routiers. Certaines dispositions de la Loi sur les véhicules utilitaires autorisés étaient encore en vigueur au 31 juillet 1990.

Transport par autocar

Aux termes de la Loi sur les véhicules de transport en commun et de la Partie I de la

Camionnage

D'après les exposés écrits de personnes intéressées, la Commission détermine si elle doit tenir une audience d'intérêt public relativement à une demande de permis autorisant le camionnage local et extra-provincial. Au besoin, la Commission tient une audience d'intérêt public pour déterminer si l'entreprise proposée est susceptible de nuire à l'intérêt public.

Loi de 1987 sur les transports routiers, la Commission, qui a été saisie d'une demande de permis, délivre un certificat au ministre des Transports indiquant si la délivrance du permis d'exploitation d'entreprises locales et extra-provinciales de transport par autocar est compatible avec les besoins et la commodité du public.

MESSAGE DU PRÉSIDENT

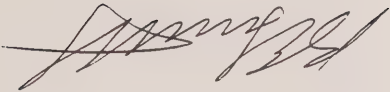
Après l'entrée en vigueur de la Loi sur le camionnage, la restructuration des activités de la Commission et la modification des procédures de délivrance des permis aux entreprises de camionnage extra-provinciales se sont poursuivies au cours de 1990. La charge de travail de la Commission s'est stabilisée, conformément à nos prévisions de l'année précédente.

À la lecture des statistiques présentées dans le présent rapport, le lecteur constatera qu'un peu plus de 400 demandes ont été traitées et que 135 audiences publiques ont eu lieu. De ce nombre, moins de 40 avaient trait à des demandes de camionnage et seulement neuf d'entre elles ont abouti à des audiences d'intérêt public. Il est évident qu'une très faible partie des activités porte maintenant sur le test d'intérêt public; par conséquent, la Commission a examiné, au cours de l'année qui vient de s'écouler, son rôle futur par rapport aux questions touchant la réglementation du camionnage et du transport par autocar.

La Commission continue de jouer un rôle actif au sein du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, qui est un organisme national composé de responsables de la réglementation du transport de toutes les provinces, des territoires et du gouvernement fédéral.

En 1990, la Commission a examiné ses procédures relatives aux demandes de permis de véhicules de transport en commun. De concert avec l'Ontario Motor Coach Association, la School Bus Operators' Association et la Canadian Transport Lawyers Association, la Commission a élaboré de nouvelles procédures visant les services de transport en commun. Celles-ci ont pour objet de faire en sorte que les parties échangent des renseignements pertinents le plus tôt possible, de façon que les audiences publiques inutiles puissent être évitées ou, si une audience publique a lieu, qu'elle porte sur les questions en litige. On prévoit que les nouvelles procédures seront en vigueur en 1991.

Le président



B. E. Smith,
Chairman.



Conformément à l'article 29 de la Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario, L.R.O. de 1980, chapitre 338, la Commission des transports routiers de l'Ontario présente le trente-cinquième rapport annuel de ses activités à l'honorable Ed Philip, ministre des Transports, pour l'année civile 1990.

MEMBRES DE LA COMMISSION

DATE DE NOMINATION

| | | |
|----------------|----------------|-----------------|
| B. E. Smith | Président | 10 mars 1986 |
| J. E. Magee | Vice-président | 2 avril 1986 |
| E. J. Canning | Vice-président | 1 mars 1980 |
| G. R. Samis | Membre | 17 mars 1986 |
| E. R. Skelcher | Membre | 14 février 1980 |

TABLE DES MATIÈRES

| | |
|----|---|
| 1 | Liste des membres |
| 3 | Messsage du président |
| 5 | Description des fonctions de la Commission |
| 6 | Sommaire des demandes |
| 22 | Pétitions présentées au Conseil des ministres |
| 23 | Annexe "A" - Organigramme de la Commission |
| 24 | Annexe "B" - Répartition des recettes |
| 25 | Annexe "C" - Données financières |
| 26 | Annexe "D-1" - Demandes reçues |
| 27 | Annexe "D-1" - Suite |
| 28 | Annexe "D-2" - Demandes traitées |
| 29 | Annexe "D-3" - Audiences |
| 30 | Annexe "D-3" - Suite |
| 31 | Annexe "D-3" - Suite |
| 32 | Annexe "E" - Graphiques (1, 2) |
| 34 | Annexe "F" - Explication des abréviations |

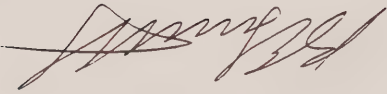
À : L'honorable Ed Philip, ministre des Transports

Monsieur le ministre,

J'ai l'honneur de vous présenter le rapport des activités de la Commission des transports routiers de l'Ontario pour l'année civile terminée le 31 décembre 1990.

Veillez agréer, Monsieur le ministre, l'assurance de ma très haute considération.

Le président,



B. E. Smith,

A : L'honorable Lincoln Alexander, c.p., C. St-J., c.r., B.A.,
lieutenant-gouverneur de la province de l'Ontario

VOTRE HONNEUR,

J'ai le plaisir de vous présenter le rapport annuel de la Commission des transports routiers
de l'Ontario pour l'année civile terminée le 31 décembre 1990.

Veuillez agréer, Votre Honneur, l'assurance de ma très haute considération.

Le ministre,

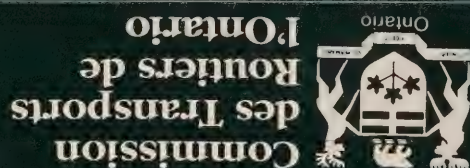


Ed Philip,



Rapport Annuel de la Commission des Transports Routiers de l'Ontario pour l'année terminée le 31 décembre 1990

RAPPORT ANNUEL 1990



A20N
T710
A56

Police



**Ontario
Highway
Transport
Board**

ANNUAL REPORT 1991

Annual Report
Of
Ontario Highway Transport Board
for the year ending December 31, 1991



To: The Honourable Henry N.R. Jackman, C.M., O. St. J., B.A.,
L.L.B., L.L.D., Lieutenant-Governor of the Province of Ontario

MAY IT PLEASE YOUR HONOUR:

The undersigned takes pleasure in submitting the Annual Report for the Ontario Highway Transport Board for the calendar year ending December 31, 1991.

Respectfully submitted,

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'Gilles Pouliot', written in a cursive style.

Gilles Pouliot,
Minister.

To: The Honourable Gilles Pouliot, Minister of Transportation

Sir: I have the honour to present the report of the activities of the Ontario Highway Transport Board for the calendar year ending December 31, 1991.

Respectfully submitted,

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'B. E. Smith', with a stylized, sweeping flourish extending from the end of the name.

B. E. Smith,
Chairman.

TABLE OF CONTENTS

| | |
|---|----|
| List of Members | 1 |
| Chairman's Message | 2 |
| Description of Board's Functions | 3 |
| Application Summaries | 4 |
| Petitions to Cabinet | 18 |
| Appendix "A" - Board Structure | 19 |
| Appendix "B" - Breakdown of Revenue | 20 |
| Appendix "C" - Financial Data | 21 |
| Appendix "D-1" - Applications Received | 22 |
| Appendix "D-1" - Continued | 23 |
| Appendix "D-2" - Applications Processed | 24 |
| Appendix "D-3" - Applications Heard | 25 |
| Appendix "D-3" - Continued | 26 |
| Appendix "D-3" - Continued | 27 |
| Appendix "E" - Graphics (1, 2) | 28 |
| Appendix "F" - Legend | 30 |

The Ontario Highway Transport Board in accordance with Section 29 of the Ontario Highway Transport Board Act, R.S.O., 1980, Chapter 338 submits its thirty-sixth Annual Report upon its affairs to the Honourable Gilles Pouliot, the Minister of Transportation, for the calendar year 1991.



MEMBERS OF THE BOARD

DATE FIRST APPOINTED

| | | |
|----------------|---------------|-------------------|
| B. E. Smith | Chairman | March 10, 1986 |
| J. E. Magee | Vice Chairman | April 2, 1986 |
| E. J. Canning | Vice Chairman | July 27, 1989 |
| G. R. Samis | Member | March 17, 1986 |
| E. R. Skelcher | Member | February 14, 1987 |

MESSAGE FROM THE CHAIRMAN

In 1991, the Ontario Highway Transport Board operated with a budget of \$985,000, down 28% from the previous year's budget of \$1,365,000. Revenues of \$30,000 were generated which came mainly from application fees, hearing fees and special authorities.

During the period, a total of 442 public vehicle applications and 11 public commercial vehicle applications were received for processing by the Board. These numbers reflect a modest decline in bus applications, but show a 70% drop in truck applications from the 1990 figures. Applications processed were up slightly to a total of 423, indicating that virtually no backlog exists for applications waiting for processing by the Board. Any delays are caused by incomplete or incorrect information being filed with the Board. The reader is invited to refer to the appendices of this Report for a detailed review of the various applications.

The general workload at the Board continued to decline, and now appears to have stabilized at the current level. I worked with Ministry officials in examining the future role of the Board and measures that might be taken to expand its jurisdiction.

The Board introduced new procedures pertaining to applications for public vehicle operating licences. Its purpose is to promote an early exchange of all relevant information, and thereby avoid unnecessary or unduly lengthy public hearings. The Board is monitoring their effectiveness, but as yet no particular findings have been made.

As chairman, I took an active role at meetings of the Canadian Council of Motor Transport Administrators (CCMTA), and I also participated as a member of the Regulatory and Legal Affairs Committee of the Commercial Vehicle Safety Alliance (CVSA), an organization made up of representatives from the countries of Mexico, the United States and Canada. Its broad mandate focuses on commercial vehicle safety.

In May of 1991 the Minister of Transportation asked the Board to examine, investigate and report on the issue of inactive or "dormant" licences within the public vehicle industry in Ontario. In accordance with the Terms of Reference, we conducted a series of public meetings with interested groups and individuals in the public vehicle industry. The Board's Report, summarizing the submissions made, our findings and recommendations, was submitted to the Minister in December 1991.



B. E. Smith,
Chairman.

DESCRIPTION OF BOARD'S FUNCTIONS

The Board is constituted by virtue of, and in accordance with the provisions of the Ontario Highway Transport Board Act. It acts as a quasi judicial body and conducts public hearings with respect to applications for operating licences for local and extra-provincial truck and bus undertakings under the Truck Transportation Act, 1988, the Public Vehicles Act, and the Motor Vehicle Transport Act, 1987.

Bus Transportation

Under the Public Vehicles Act and Part I of the Motor Vehicle Transport Act, 1987, the Board on applications brought before it, certifies to the Minister of Transportation whether public

necessity and convenience warrant the issuance of operating licences for local and extra-provincial bus undertakings.

Truck Transportation

The Board determines on the basis of written submissions from interested persons, whether there is a need to hold a public interest hearing with respect to applications for licensing authority for local and extra-provincial movement of goods. If there is a public hearing need, it holds the public interest hearing to determine whether or not the undertaking proposed would likely be detrimental to the public interest.

APPLICATION SUMMARIES

The following summaries of applications determined by the Board in the 1991 calendar year represent some examples of the type of matters handled by the Board. These summaries should not be taken as the official Board determination on any matter. For that, reference should be made to the Board's complete decisions which may be requested from its offices.

A. BUS APPLICATION SUMMARIES

1. *Ben John Janicki* File # 39588-B
Fruitland, Ontario
LOR 1LO

This extra-provincial application was for the purpose of obtaining an extension to its existing licence by increasing the maximum seating capacity on its public vehicles from 11 to 33 passengers.

The Board was concerned that the licence the applicant currently held was only being operated one way. The reason for the one way operation was that despite a considerable passage of time the licensee still had not applied for the complementary authority that is required from the Province of Quebec. In view of that fact, the Board found it impossible to grant an application for an extension to a licence when the licence as it presently stands is not being operated in the manner intended.

The Board has been reluctant both in bus and truck matters to issue one way authorities. This licence clearly was not issued as a one way authority.

Therefore the application was dismissed.

2. *Denny Bus Lines Limited* File # 32250-Y
Acton, Ontario
L7J 2L8

During 1989, Denny was granted a public vehicle operating licence to provide a service between Orangeville and Metropolitan Toronto. In 1990

two extensions were granted for a service from Shelburne to Orangeville and Orangeville to Brampton. A condition was attached to the original operating licence and the extensions prohibiting Denny from taking chartered trips from Metropolitan Toronto and the Regional Municipality of Peel. This application is to remove that restriction.

Nineteen public witnesses testified in support of the application. The focus of the evidence was of the need, comfort, reliability and fare structure between Shelburne and Metropolitan Toronto. Eleven witnesses testified as to the need for the continuation of the scheduled service. Only 3 of the 11 had used the service into or out of Metropolitan Toronto.

Counsel for the applicant submitted that the combination of the Denny equipment being employed by other licensed carriers and the number of direct charters taken by Denny demonstrated that there is a shortage of suitable highway coaches to satisfy the requirements of the charter market in Metropolitan Toronto.

In the Board's view, this practice does not necessarily indicate a shortage of equipment to serve Metropolitan Toronto. It is an established and accepted practice that operators will from time to time engage additional equipment to meet peak demand, to do otherwise and to maintain equipment for every eventuality would be economically unsound. The Board would be concerned if this practice inconvenienced the public but there was no evidence to demonstrate this.

The respondents accept the principle that an operator providing a scheduled service normally would be entitled to charter privileges from the points served. The reason behind this principle is that the scheduled services are important to the public and in many instances are marginal and warrant cross subsidization from charter revenues.

Considering the evidence, the Board concluded that an average of 3-5 passengers per day after 18 months of operation does not constitute a public need.

The application to delete the charter restriction was denied.

3. *Sherwood Transportation* File # 29820-U
Incorporated
Goderich, Ontario
N7A 2Y7

In this application, Sherwood Transportation Incorporated ("Sherwood"), is seeking to serve the two Universities located in the City of Waterloo, namely the University of Waterloo, ("Waterloo") and Sir Wilfred Laurier University ("Laurier") without any equipment restrictions for charter purposes.

The Board heard evidence from two public witnesses on behalf of Waterloo and one on behalf of Laurier. The men's Athletic Co-ordinator of the Athletic Department of Waterloo testified that the Department takes about ninety five (95) charter trips on average per year. He spoke glowingly of Sherwood's service, who had been the department's exclusive carrier since September 1990. Approximately 2/3 of the 95 trips would be done in either activity buses, regular sized school buses, mini buses or 15 passenger vans.

The faculty administrator of the School of Urban and Regional Planning of Waterloo testified that Sherwood has been her department's exclusive carrier since September 1990. The department conducts about 70 charters annually and she expressed an interest in being able to use Sherwood's school buses and mini buses. Highway coaches, she said would only be needed two or three times per year.

The co-ordinator of Women's Athletics at Laurier, testified that the athletics department at Laurier chartered a bus 90 to 95 times a

year for inter-varsity athletics. She characterized Sherwood's services as exceptional. Her primary concern was that she wanted to be able to use school buses especially the mini version, in order to reduce the department's use of rental vans.

The basic theme of the four respondents was that they had the equipment available to serve the needs of the two Universities. Ayr Coach Lines Limited ("Ayr") recently acquired (December 1990) the operations of Martin Bus Lines ("Martin") and was concerned about protecting its investment and getting the opportunity to develop its business in the Waterloo market. Ayr was the sole respondent to offer all classes of equipment to the public in the City of Waterloo.

Sharp Bus Lines ("Sharp") received its charter authority (restricted to Class "A" coaches) to operate in the City of Waterloo in February 1991 and its president stated that he was just developing his company's business in the Waterloo market.

This application is somewhat limited since it is restricted to the two Universities. The Board believes the public witnesses did not show a need for the Universities as a whole since evidence was received from only one department at Laurier and two departments at Waterloo. Accordingly the application was assessed on the basis of the needs of the specific departments that were represented at the hearing.

The Board was of the view that the three witnesses did demonstrate a need for Sherwood to be licensed for Class "D" equipment other than activity coaches for which it is currently licensed. The recent addition of Sharp to the Waterloo market, the upgrading and improvement of the former Martin's Coaches by Ayr and the revival of United Trails led the Board to the conclusion that there was no need for another class "A" carrier in the City of Waterloo at this time.

The Board therefore granted the licence to the applicant to serve the Athletics Department and the School of Urban and Regional Planning of the University of Waterloo and the Athletics Department of Sir Wilfred Laurier University, in class "D" equipment, all types.

4. *P.W. Transportation Limited* File # 43995(T) (1)
Calgary, Alberta
T2G 1V1

This is a review pursuant to Section 16 of the Ontario Highway Transport Board Act to receive submissions relative to a temporary Certificate issued by the Board on May 3rd, 1991.

The Board had received a telefacsimile application from P.W. Transportation Ltd. ("P.W.T.") for a temporary public vehicle operating licence authorizing operations at the direction of Penetang-Midland Coach Lines Ltd. ("P.M.C.L.") over their routes. Due to the emergency nature of such applications they are granted without the usual seven day public notice.

An objection was filed by Trentway-Wagar Inc. alleging that the temporary authority granted was being used to originate chartered trips at Lester B. Pearson International Airport in contravention of the terms of the Certificate issued.

The Board is aware that licensed scheduled route operators experience high traffic peaks from time to time. To avoid causing delays in scheduled services, which would inconvenience the travelling public, carriers sign agreements with other licensed public vehicle operators to provide vehicles and drivers to supplement their own fleet during these peak periods. Based upon these agreements the Board authorizes temporary operating licences in terms similar to the one issued on May 3rd, 1991 herein as follows:

"Permission is granted to operate at the direction of Penetang-Midland Coach Lines Ltd. over the routes and within the terms of public vehicle operating licence PV-1908 in the name of Penetang-Midland Coach Lines Ltd.

PROVIDED that chartered trips be prohibited."

P.M.C.L. is the licensed route operator who entered an agreement with P.W.T. for supplementary equipment to augment their fleet. The evidence shows that P.W.T. have passengers arriving by air at Pearson International Airport. P.W.T. advises P.M.C.L. of the number of passengers and their estimated arrival time and requests transportation from the airport to downtown Toronto on a P.M.C.L. route. Arrival times generally are not in proximity to the scheduled service so P.M.C.L. authorizes a "special trip" to be operated by P.W.T. from the airport to downtown Toronto at a time not shown on the P.M.C.L. timetable.

Once all the billings between the companies are accounted for the ultimate revenue to P.W.T. was an amount of \$280.00 per trip regardless of the number of passengers transported which amount, in the Board's opinion, was a charge for a chartered trip by the group.

Since the temporary certificate issued prohibits the operation of chartered trips, the transportation service provided is a violation of the terms of the authority.

As it would not be in the public interest to revoke the temporary certificate, it was amended to show clearly that the P.M.C.L. tariff and timetable are included in the terms and conditions under which the service is provided.

5. *Ellwood Hamilton Enterprises Ltd.* File # 35291-E
Havelock, Ontario
K0L 1Z0

This is an application by Ellwood Hamilton Enterprises Ltd. ("Hamilton") for an extension to their existing Cordova Mines to Havelock line run, westward to the City of Peterborough and then north to the Village of Lakefield.

The Board heard fourteen witnesses in support of the Cordova to Peterborough portion of the proposed line run. The basic theme of all the witnesses was that they wanted an alternative to driving to Peterborough for work and that no such bus service was presently available. According to the public witnesses the proposed timetable of Hamilton was compatible with their work schedules in Peterborough.

As for the Peterborough to Lakefield portion of the line run, the Board heard from only two witnesses, one of whom could be classified as a "booster" witness as opposed to being a potential user of the proposed service. The other witness, a new employee of Lakefield College wished to use the bus but was unsure of the feasibility of Hamilton's schedule from Peterborough to Lakefield.

The Board concluded that the applicant had met the test of public necessity and convenience for the Cordova Mines to Peterborough portion of the proposed line run. The public did not have any service in place at the time on a five day a week basis linking the communities east of Peterborough with the City in the early morning and the public evidence indicated that Hamilton's proposed service would meet that need.

However the Board believed that Hamilton failed to meet the test of public necessity and convenience for the Peterborough to Lakefield portion of the proposed line run. Therefore that part of the application was denied.

Evidence was submitted by four witnesses who supported the charter portion of the application from Lakefield. They failed to convince the Board, however, of any public need for the charter service independent of the line run service. In addition it was stressed that charter rights generally flow from the granting of a line run and in this case the Board was of the view that the applicant failed to meet the test of public necessity and convenience for the Peterborough to Lakefield portion of the proposed line run and therefore the right to charter privileges disappears.

The Board stated that before any partial approval is granted for the portion of the line run between Cordova Mines and the City of Peterborough, the applicant is required to advise the Board within 30 days of this date whether it intends to operate a regular line run service between these two points, otherwise the application would be denied.

If a satisfactory written intention is received from the applicant, a Certificate would be issued.

6. *J. I. DeNure (Chatham) Limited* File # 02244-B19
Chatham, Ontario
N7M 5K4

The application of J. I. DeNure (Chatham) Limited ("Denure") for an intra-provincial operating licence for the transportation of passengers, baggage and express freight between Sarnia and Metropolitan Toronto over specified routes was published in the Ontario Gazette of December 1, 1990.

During November 1989, Denure applied for a temporary operating licence to operate a line run service between Sarnia and Toronto when Via Rail announced its cut backs in daily service between these two points. A temporary operating licence was issued with certain conditions attached, following an agreement with the respondents in

February 1990. On March 23rd, 1990, DeNure commenced a weekend service between Sarnia and Toronto offering 4 trips each way. On June 5, 1990, the Board's Certificate granting a permanent operating authority was issued.

During a presentation to a service club in Chatham, on May 16, 1990, Reg DeNure, President of DeNure announced that he was reducing the service from 4 to 2 trips per weekend, due to poor ridership.

When the news of the reduction in service became public, a Notice of Motion was filed with this Board by the respondents to the original application. On August 30, 1990, the Board ordered a rehearing of the application for a permanent licence on the grounds that:

"there was a substantial change in the facts subsequent to the hearing but prior to the Board's Decision and the Board was not made aware of these changes. If the Board had been made aware of these changes, it may have come to a different conclusion."

Evidence supporting this application was adduced through 32 public witnesses. However only 2 had used the DeNure weekend service with any degree of regularity in 1990 and 3 had made a sporadic use of the service. The rest had not used the service but were mainly 'booster' witnesses for Sarnia.

During the course of the hearing, the applicant tabled passenger counts for the period June 1990 to January 1991 revealing that DeNure had carried an average of 4.8 passengers per trip which from a revenue point of view is disastrous.

The Board noted that the applicant currently enjoys charter privileges from all points on the proposed line run except Metropolitan Toronto. The need for charter revenue to augment revenues

derived from a route service has been recognized as essential in many instances by the Board. In such cases, the Board may grant charter authority without any specific public evidence relative to charter services being required. The criterion used by the Board is as follows:

"As a general proposition, charter rights flow automatically from all points served on a line run unless the respondents demonstrate that public necessity and convenience warrants otherwise."

In the present proceedings, the Board concluded that the general proposition did not apply because the application was not for a regular line run but for a specialized service on weekends only.

The Board was of the view that this is not a sufficient level of service to justify the granting of charter privileges in a major charter market such as Metropolitan Toronto, without some public evidence relative to public necessity and convenience.

Based on the evidence and all foregoing factors, the Board denied the application.

7. *Thrifty Travel* File # 42237-C
Counsellors Inc.
R. R. # 3
Sudbury, Ontario
P3E 4N1

This is an application to transport passengers and express freight between Metropolitan Toronto on the one hand and Parry Sound, Espanola and the Regional Municipality of Sudbury on the other hand.

Amendments were made restricting the vehicles to 15 passengers or less luxury type vehicles. Also charter privileges restricted to points north of the District of Parry Sound.

The intent is to provide business travellers with an alternative to the current airline and bus service between Sudbury and Toronto. The applicant proposes to have a daily service leaving Sudbury at 6:00 a.m. and returning from Toronto at 5:00 p.m. Peat Marwick Thorne were retained to prepare financial projections for the first five years of the proposed service.

Seven public witnesses supported the application. Two could be considered character witnesses as they candidly admitted that they had no personal requirement for a service to Toronto. Another stated that she flies or drives to Toronto for her meetings and would only make limited use of the proposed service.

A travel counsellor admitted 80% of her agency's business was of the leisure variety not business travellers. A representative from the Sudbury Regional Development Corporation was a "booster" witness rather than a user of the proposed service.

The Board found that the evidence was insufficient to satisfy the test of public necessity and convenience. The Board also had serious reservations about the viability of the proposed service and the ridership assumptions underlying the financial projections contained in the Peat Marwick Thorne study.

The application was denied.

8. *Peter Denys Hilliard* File No. 44407
Schomberg, Ontario
LOG 1TO

This is an application for a public vehicle operating licence as follows:

"For the transportation of passengers on a chartered trip for which a fare is paid by each passenger which fare includes a charge for accommodation, meals or tickets of admission from hotels in

Metropolitan Toronto, Mississauga and Markham to the Regional Municipality of Niagara.

PROVIDED that:

- (a) the licensee be restricted to the use of one, Class "A" public vehicle;
- (b) there be no group charters."

Support of the application was tendered through six (6) concierges representing hotels in Metropolitan Toronto and Markham and two (2) public witnesses who arrange tours and guides for Japanese tourists.

The theme of the evidence was of a need for Hilliard because of the luxurious type of service provided. This includes snacks, hot and cold beverages, lounge and sofa seating. Each concierge spoke of the requests they receive for tours to Niagara Falls and the number of enquires for a luxury service as opposed to the van service provided by the respondent Happy Day Tours (Toronto) Inc.

During the hearing, Hilliard stated that if there was an overflow he would hire a bus from another carrier authorized to provide a charter service from Metropolitan Toronto. In the Board's view this would contravene the spirit of the amended terms. It was the Board's opinion the amended terms mean, that Hilliard can only sell tours using his own equipment and not by selling as many tickets as possible then chartering a bus from another operator. The Board expressed the opinion that an overflow will not occur if a reserve seat system is used by Hilliard which should enhance the marketing of his luxury service.

A Certificate was issued following the receipt of Hilliard's tariff of \$79.95 per person and and confirmation that a reservation system was in place for the seating of 20 passengers per trip.

9. *Trentway-Wagar Inc.* File No. 14198-B6/B7
Peterborough, Ontario
K9J 7A5

Trentway-Wagar Inc. ("T.W.I.") applied for the transfer of extra-provincial and public vehicle operating licences currently in the name of Exec Plus Inc.

Counsel for the applicant moved to dismiss the Notices of Objection filed by the respondents at the commencement of the hearing. In his view the Public Vehicles Act and Regulations confer the right to transfer an operating licence subject to certain enumerated conditions therein. These conditions include (a) the fitness and ability of the applicant to provide the service authorized, (b) whether public necessity and convenience would be prejudiced by the transfer, (c) whether the creditors of the transferor would be adversely affected.

The concern of the respondents was not focused on (a) (b) or (c) above, but rather on "a Request for Proposal" document issued by the Ministry of Transportation for Ontario ("M.T.O.") on December 14, 1990. In this document M.T.O. proposed to contract bus services in certain corridors with a view to expanding the commuter area served by GO transit. One of the conditions is that the carrier, "must be licenced to operate a public vehicle charter service from each origin in the specified corridor". The licence to be transferred authorizes chartered trips between all points in Ontario, as a result the respondents believed that the applicant could submit proposals to the M.T.O. for any corridor in Ontario. They contend that to permit such a use would be prejudicial to public necessity and convenience.

The Board found the respondents' concern was based solely on speculation. They are apprehensive that the M.T.O. may request proposals for service in other corridors and that

the applicant will choose to submit proposals in corridors where it is not otherwise licensed. The Board found that even if these events transpired the applicant will have to file an application for an extension to its public vehicle operating authority before it can operate such a service unless it was provided in luxury equipment at premium prices as authorized by the Exec Plus licences. The Board did not believe this is the type of service that M.T.O. contemplates when calling for service proposals for a commuter route.

The Motion by counsel for the applicant was accepted and the Notices of Objection were rejected. The Board indicated it would recommend to the Minister that the transfer of the licences be approved.

The application was for the transfer of the only two operating licences held in the name of Exec Plus Inc. These licences therefore cannot be used in combination with other licences. The Board viewed these as "stand alone" licences. It therefore recommended to the Minister that a proviso be added to each licence to maintain the "stand alone" status in the transferee's hands. As a consequence, other types of public vehicles may only be used to serve points specified in other licences held by T.W.I.

10. *Shomer Transportation Ltd.* File No. 41409-A
Thornhill, Ontario
L4J 5B1

This application is for a public vehicle (school bus) operating licence, for the transportation of pupils for the Peel Educational and Tutorial Services Limited School located in Etobicoke, between Vaughan and Etobicoke with charter privileges restricted to school purposes and only for the aforesaid School.

J. I. DeNure (Chatham) Limited ("DeNure") based its objection upon the fact that it had

contracted with Peel Educational and Tutorial Services Limited to provide school bus services since 1986 and is the holder of a public vehicle licence which reads:

“For the transportation of pupils for Mississauga Private School between Metropolitan Toronto, Brampton and Mississauga Private School in Mississauga. PROVIDED that charter privileges be restricted to school purposes and only for the aforesaid School.”

The school was represented by its major shareholder who is also principal of Mississauga Private School which it operates. The Mississauga Private School relocated from Mississauga to Etobicoke during 1987.

The evidence was that Peel Educational advised DeNure it would not require its services after December 1990. A contract with Shomer was negotiated to provide the transportation service commencing January 7, 1991.

DeNure subsequently initiated legal action against Peel Educational and Shomer claiming a breach of its contract.

Shomer began service to the school in January using three school bus vehicles owned by it and subcontracted with Penetang-Midland Coach Lines Ltd. ("P.M.C.L.") to provide an additional nine vehicles.

The respondent stated that the Board should not grant the authority sought as the only valid contract and public vehicle (school bus) licence held was by DeNure. The Board found that the validity of the contract held by DeNure was a matter outside its jurisdiction. The Board noted the operating licence held by DeNure did not authorize the required transportation service since the school moved from its previous location four years ago.

The public represented in this instance by Peel Educational, wants and needs the transportation service offered by Shomer. The Board concluded that public necessity and convenience warranted the granting of an authority as applied for herein. In 1987 Reasons for Decision of J & T Murphy Limited and Elgie Bus Lines Limited the Board's policy was stated as follows:

“The Board considers the School Board contract to be prima facie proof of public necessity and convenience.”

Two matters were of concern to the Board. First is the subcontract arrangement between the applicant and P.M.C.L. In the Board's view the Public Vehicles Act permits such transportation service, subject to certain conditions which must be met:

1. The primary contractor (Shomer) must accept full responsibility for the transportation service for which he has contracted;
2. The contract must, as it does in this case, allow for subcontracting a portion of the service subject to the approval of the transportation user;
3. The primary contractor must be satisfied that the subcontractor has the requisite operating authority and must attach copies of the applicable licence(s) to the sub-contracting agreement;
4. A copy of the subcontracting agreement with attached licences, must be on file with the Board through the term of the subcontracting agreement.

The second matter was the geography applied for in the application. The evidence was

11. *Weekend Exotics* Files Nos. 44417
Incorporated 44417-A
 London, Ontario
 N6A 1P8

The Secretary-Treasurer testified on behalf of the applicant corporation stating that the company operates 3 vehicles and had been in business for one year. No financial information was available, however the Secretary-Treasurer was of the opinion that the business was self-sustaining.

The Board stated that the only issue at the hearing for permanent operating licences would be the financial fitness of the applicant since public necessity and convenience had been dealt with at the hearing for temporary authority.

Of concern to the Board is the second example. In February 1991, the applicant applied

to the Board for a "special authority" to operate a trip to Boston. The application was denied and the Board pointed out certain mandatory conditions imposed under United States law before the applicant could operate in that jurisdiction. Reference was made to the amounts of public liability and property damage insurance coverage required by U.S. law. In spite of this, Mr. Sookram operated the trip on the assumption that if he did not charge for this service he would be exempted from all the regulations. The Board found it incredible that he neglected to even check with his insurance company to assure himself that his policy provided any coverage under these circumstances in the United States.

The Board was not satisfied that public necessity and convenience warranted the granting of a licence and the application was denied.

13. *Sharp Bus Lines* File # 21605-W/X
 Limited
 R. R. # 2
 St. George, Ontario
 NOE 1NO

The applicant Sharp Bus Lines Limited ("Sharp") sought intra and extra-provincial chartered trip licences from the City of Waterloo.

At the commencement of the hearing a Motion was made by Counsel for the applicant to amend the application by adding two restrictions. The first being that the licensee be limited to the use of Class "A" public vehicles and Class "D" yellow chrome school buses. Second that charter service between Waterloo and Lester B. Pearson International Airport shall be on a prearranged group basis only and shall not be operated so as to constitute a recurring service.

The primary reason for the present application was that a significant portion of Sharp's Kitchener business includes passengers who reside in or would like to be picked-up in the City of Waterloo.

Nine public witnesses appeared in support of the application, four of whom represented user groups in Waterloo and five of whom owned or represented travel agency/tour organizers. Each witness gave testimony in support of coach authority to pick-up in Waterloo and each witness had used the applicant's service.

After considering the public evidence the Board noted that there was scant support for Class "D" authority. As a result Class "D" authority was denied.

The respondents argued financial hardship if another licence was granted for Waterloo. However their evidence did not support their argument. The Board in coming to a decision must take into account public necessity and convenience ("PNC") on the one hand and anticipated financial hardship of the respondents on the other hand. To assess these opposing positions the Board must endeavour to get some sense of the degree of public benefit versus the degree of hardship that the respondents would incur with the granting of a licence.

For this reason, if a respondent is alleging financial hardship with the granting of a licence, the onus is on it to provide financial data, ridership volumes and other pertinent information that will provide some basis for concluding that the hardship which would likely incur is such that the application should be modified or denied even though PNC has been established.

Based on the evidence adduced the Board concluded that the public witnesses as well as their customers were being inconvenienced with pick-up outside Waterloo. The Board was therefore satisfied that the test of public necessity and convenience was met. Further, since there was no hard evidence of probable financial hardship to the respondents presented that would offset the public need, the applications were granted in the amended terms.

14. *Merv Orr's Group Inc.* File # 32979-D/E
Cambridge, Ontario
N3H 4S6

Merv Orr's Group Inc. ("Orr") of Cambridge, one of the larger truck driver training schools in Ontario, as well as a licensed truck transportation operator serving the Cambridge area, filed applications for intra and extra-provincial charter authority from the City of Cambridge restricted to one public vehicle.

Evidence in support of the applications was tendered through twenty-two representatives of industry, fraternal, athletic and charitable organizations. The theme of the public evidence was that Merv Orr, President of the applicant is a local business man who has participated in and supported a number of local businesses and charitable organizations within Cambridge and they felt they should have available to them a locally based carrier. The majority indicated they would use Orr because his proposed rates were much lower than those charged by the respondents and because of his support of various community projects.

The Board was not convinced there is a sufficient volume of business from the limited geography applied for (the City of Cambridge) to support these applications particularly that of a new inexperienced operator in public vehicle transportation with a bus that is 16 years old. The Board is of the opinion that the combination of Orr's financial performance during the previous two years, the current economic climate, the planned diversification into another very competitive sector of the transportation industry at this time could be to the detriment of the financial position of Orr.

As a result the applications were denied.

15. *Gray Coach Lines Inc.* File # 44356-A1/A2
Toronto, Ontario
M5G 1Z8

Ontario Northland Transportation Commission File # 15099-A9/A10
North Bay, Ontario
P1B 8L3

Two applications, commonly referred to as "split and transfer" were heard together. One applicant, Gray Coach Lines Inc., (Gray Coach) was seeking to delete part of its public vehicle operating authority from its licence and the second applicant, Ontario Northland Transportation Commission ("ONTC") was applying for the identical authority that was deleted from the former's licence.

For a purchase price of seven million dollars, Gray Coach agreed to sell to ONTC its terminal property at the City of Barrie and its operating authorities from Toronto along Highway 400 to Barrie and from this point the routes continue (a) Barrie to North Bay (b) Barrie to Sudbury, (c) Barrie to Midland, and (d) Barrie to Owen Sound. The sale agreement contemplated that charter privileges would flow to ONTC from all points on the line-run routes described above. A corresponding deletion would be made to the Gray Coach licence.

The Board found that ONTC, a crown agency receives a form of government subsidy for its bus operation. This fact, however is not the central issue. There was no evidence provided by the respondents on which the Board could conclude that the private sector was willing and able to execute the transaction presented in this case.

There was no evidence to support the respondents' suggestion that the private sector would have submitted a competitive bid if ONTC did not enjoy a tax advantage. Such a suggestion was purely speculative. In short the Board was unable to identify any prejudice to the public necessity and convenience if the applications were granted.

Two other issues were raised at the hearing by the Board. The line-run routes from Barrie

to Owen Sound and Barrie to Midland do not generate enough passenger traffic to support two operators. In addition these routes are not part of the link between Toronto and northern Ontario but are merely spurs from that corridor. Therefore, it was concluded that it was beyond the mandate that the ONTC ascribed to itself, that is to operate an efficient transportation service in northern Ontario, with a transportation linkage to southern Ontario. No acceptable evidence was submitted to justify these two spur routes such as efficient utilization of equipment or economics. The Board denied approval of the ONTC application pertaining to the Barrie to Owen Sound and Barrie to Midland routes, but granted the Gray Coach application with respect thereto.

Regarding the remaining issue. The application presents an additional operator in the Toronto and Barrie markets by virtue of the fact that Gray Coach would retain these charter privileges under other authorities it still holds. The only evidence heard by the Board on the economic impact of additional charter services came from the respondent Penetang Midland Coach Lines Ltd. (PMCL).

The Board found that PMCL's evidence, lacked the detail and particularity that the Board required to override the regulatory provision of granting charter privileges from all points on a line-run authority.

The application for service between Metropolitan Toronto, North Bay and Sudbury was granted subject to the provision that there be no charter privileges from points in the Regional Municipality of York and the County of Simcoe save and except the Cities of Barrie and Orillia. Chartered trips from Metropolitan Toronto and Barrie were restricted to points north of the Districts of Parry Sound and Nipissing and extra-provincial charters were restricted to points on the Ontario/Quebec border north of and including King's Highway # 63.

16. *Ontario Northland Transportation Commission* File # 15099-A9/10
North Bay, Ontario
P1B 8L3

Gray Coach Lines Inc. File # 44356-A1/A2
Toronto, Ontario
M5G 1Z8

The Ontario Northland Transportation Commission (ONTC) and Gray Coach Lines Inc. (Gray Coach) each brought a Motion for an Order to rehear their respective applications which were the subject of the Board's Reasons for Decision dated April 16, 1991 to "split and transfer" parts of intra and extra-provincial operating licences held by Gray Coach.

The Board concluded that the preservation of the commercial transaction between ONTC and Gray Coach was of paramount importance.

ONTC refused to proceed with the commercial transaction without the approval of the two routes from Barrie to Midland and Barrie to Owen Sound. The Board therefore granted the relief requested by counsel for the applicants and ordered a rehearing of the two applications before a different panel of the Board.

17. *Ontario Northland Transportation Commission* File # 15099-A11/A12
North Bay, Ontario
P1B 8L3

This is the second pair of applications by Ontario Northland Transportation Commission ("ONTC") for extra-provincial and intra-provincial public vehicle operating licences in essentially identical terms.

The Board granted the previous applications in part. Complementary applications by Gray Coach Lines Inc. ("GCL") were granted as published.

Subsequently, ONTC and GCL each brought a motion for an Order to rehear their respective applications. The Board ordered a rehearing on August 28, 1991. Shortly thereafter, both applicants withdrew their respective applications.

The present applications by ONTC were filed concurrently with the withdrawal of the previous applications. The Board had denied that portion of the original applications which related to the routes between Barrie to Owen Sound and Barrie to Midland as they were "beyond the mandate that ONTC has ascribed to itself". By amendment prior to the hearing of the present applications, these two routes were deleted by the applicant. The corporate plan of ONTC submitted to the Minister of Northern Development and Mines for approval (filed with the Board as an exhibit) refers specifically to the proposed acquisition of the three routes remaining in this application. This corporate plan was approved by letter dated July 25, 1991 by the Honourable Minister. As a result the Board was satisfied that ONTC now had the appropriate mandate to operate the services in the amended applications.

The Board's original Certificates issued May 13, 1991 restricted chartered trip authority from the City of Barrie to points in Northern Ontario intra-provincially, and to the Ontario/Manitoba and Ontario/Quebec border crossings situated in Northern Ontario for extra-provincial charter movements. At Orillia and at other points towards the north, no such restriction was imposed to ensure that charter users in these areas would have the option to choose from at least the same number of charter operators as before. The Board was concerned that permitting unrestricted charter authority from Barrie would duplicate the chartered trip authority already enjoyed by GCL by virtue of other line-run authority in its name.

The evidence was that GCL was now prepared to relinquish its chartered trip authority from the City of Barrie, thus avoiding a duplication. Substituting ONTC for GCL as a charter operator in

Barrie affords the users of transportation a choice of the same number of charter operators as are currently available. The evidence submitted by ONTC convinced the Board that the Barrie terminal is an essential element in the line run service and that the charter revenues are needed to sustain the economic viability of that facility.

The Board was satisfied that ONTC met the fitness test in that they had the expertise and resources to provide a suitable level of service to the users of transportation on the three routes in question.

Where an application to transfer an operating authority from one licensed carrier to another is being considered, the Board is required to report to the Minister whether the public necessity and convenience served by the transportation service carried on under the licence will be prejudiced by the transfer. What is being considered in this proceeding is an application to transfer three routes. Generally, in the absence of evidence to the contrary, charter privileges flow from the grant (or transfer) of a line run authority. No such prejudice to public necessity and convenience was identified in this current proceeding. The number of charter operators at points from Barrie north remains unchanged. The tariffs proposed by ONTC are competitive.

The Board was satisfied that the public necessity and convenience served by the three routes applied for herein will not be prejudiced by the transfer of those routes from GCL to ONTC.

B. TRUCK APPLICATION SUMMARY

1. *820710 Ontario Inc.* File # 103477658
Bracebridge, Ontario
POB 1C0

This applicant applied for an operating licence under the Truck Transportation Act, 1988, for the carriage of "General Freight" and "New Vehicles" between points in Ontario.

The Registrar of Motor Vehicles advised the Board that the applicant was fit to hold a licence. Two respondents filed a request with the Registrar that the Board hold a hearing to conduct a public interest test. Submissions were also filed with the Board by the said respondents.

The submissions of the respondents' indicates that they operate specially designed tractor and trailer equipment capable of transporting 8 to 13 new automobiles per shipment. The design of their units prevents the respondents from carrying any other commodity than new or used automobiles. This is a very specialized section of the transportation market, served by four major carriers who must integrate their service with production schedules to move automobiles to customers as

efficiently and economically as possible. The transportation requirements are of such a sophisticated nature that they would preclude an applicant with one vehicle from participating in this section of the transportation industry.

The applicant is a very small carrier with only one tilt-n-load car and equipment carrier and plans no additional equipment.

The Board was of the opinion that considering the size, location and expressed intention of the applicant, no significant detrimental effect on the public interest is likely. As a result the Board recommended that the authority applied for be granted.

PETITIONS TO CABINET

Section 22 of the Ontario Highway Transport Board Act, R.S.O. 1980, Chapter 338 and amendments thereto, provides, "Upon the petition of any party or person interested, filed with the Clerk of the Executive Council within sixty days after the date of any order or decision of the Board, in respect of a matter arising under the Public Vehicles Act or the Public Commercial Vehicles Act, the Lieutenant Governor in Council may,

- (a) confirm, vary or rescind the whole or any part of such order or decision; or
- (b) require the Board to hold a new public hearing of the whole or any part of the application to the Board upon which such order or decision of the Board was made,

and the decision of the Board, after the public hearing ordered under clause (b), is not subject to petition under this section."

During the course of 1991, three petitions were filed with the Clerk of the Executive Council, and their decision is pending:

- (i) Ontario Northland Transportation Commission applicant

petitioners

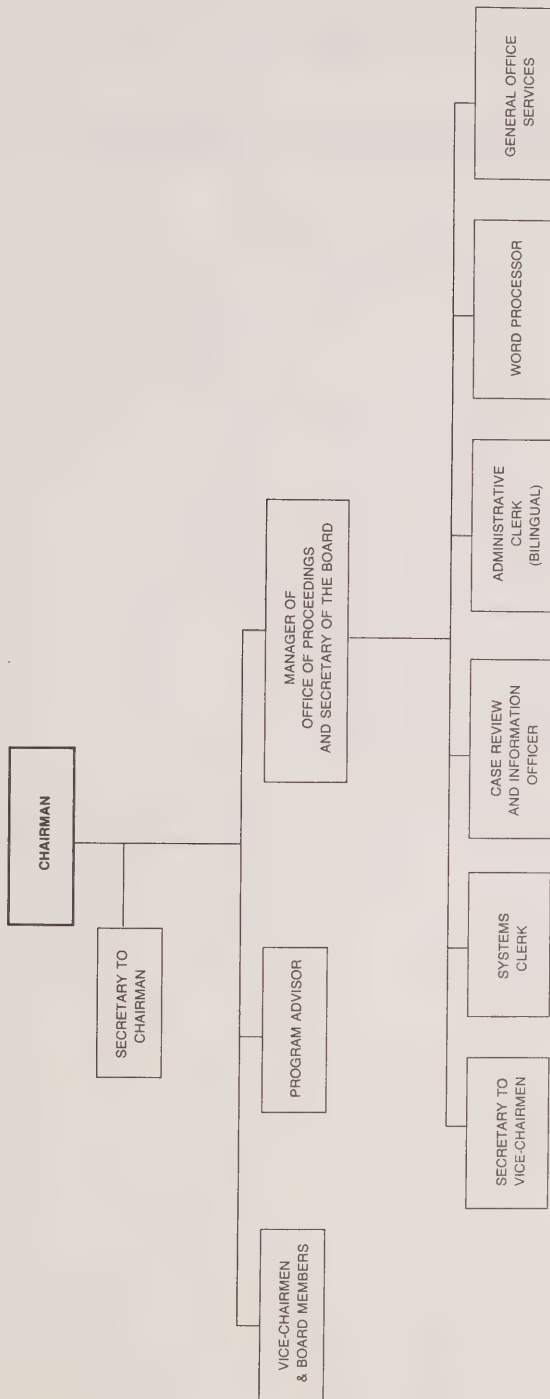
- (a) Ontario Motor Coach Association
- (b) Penetang-Midland Coach Lines Ltd.

OHTB File # 15099-A11/A12

- (ii) Denny Bus Lines Ltd.
applicant and petitioner
OHTB File # 32250-Y

- (iii) Merv Orr's Group Inc.
applicant and petitioner
OHTB File # 32997-D/E

APPENDIX "A"
ONTARIO HIGHWAY TRANSPORT BOARD
BOARD STRUCTURE



APPENDIX "B"

ONTARIO HIGHWAY TRANSPORT BOARD

Breakdown of Revenue

January 1st to December 31st, 1991

| | |
|----------------------------|-----------------|
| Application fees | \$14,147.37 |
| Court Costs | 3,953.69 |
| Credits & U.S. Exchange | 1,070.01 |
| Adjournments | 500.00 |
| Subpoenas | 30.00 |
| Tapes of Hearings | 2,891.29 |
| Transcript | 40.00 |
| Photostats | 478.85 |
| Special Authorities | <u>7,047.24</u> |
| Gross Revenue | \$30,158.45 |
| Refunds and N.S.F. Cheques | <u>345.00</u> |
| Net Revenue | \$29,813.45 |

APPENDIX "C"

ONTARIO HIGHWAY TRANSPORT BOARD

Financial Data for periods indicated

| | Total Salaries & Wages | OPERATING EXPENSES | | | Total Direct Operating Expenses | Cost Centre Total |
|---|---------------------------|----------------------------|----------|-------------------------|---------------------------------------|-------------------------|
| | | Transportation Expenses | Services | Supplies & Equipment | | |
| Funds Available April 1, 1990 to March 31, 1991 | 789.7 | 45.9 | 118.9 | 30.2 | 195.0 | 984.7 |
| Actual Expenditures April 1, 1990 to March 31, 1991 | 752.1 | 40.9 | 31.9 | 33.4 | 106.2 | 858.3 |
| Funds Available April 1, 1991 to March 31, 1992 | 796.6 | 57.5 | 83.5 | 54.0 | 195.0 | 991.6 |
| Actual Expenditures April 1, 1991 to December 31, 1991 | 565.3 | 40.2 | 27.2 | 22.1 | 89.5 | 654.8 |
| Funds Available to Fiscal Year End | 231.3 | 17.3 | 56.3 | 31.9 | 105.5 | 336.8 |

APPENDIX "D-1"

ONTARIO HIGHWAY TRANSPORT BOARD APPLICATIONS RECEIVED FOR THE YEAR 1991

PUBLIC VEHICLES ACT

| CLASS | GRANTED | DENIED | WITHDRAWN | PENDING | TOTAL |
|-------|---------|--------|-----------|---------|-------|
| PV | 78 | 15 | 17 | 50 | 160 |
| PVS | 81 | 1 | 8 | 25 | 115 |
| PVX | 111 | 8 | 12 | 36 | 167 |
| TOTAL | 270 | 24 | 37 | 111 | 442 |

TRUCK TRANSPORTATION ACT

| CLASS | GRANTED | DENIED | WITHDRAWN | PENDING | TOTAL |
|-------|---------|--------|-----------|---------|-------|
| TTA | 1 | 0 | 0 | 2 | 3 |

PART II/PART III

MOTOR VEHICLE TRANSPORT ACT, 1987/ EXTRA AND INTRA-PROVINCIAL MOVEMENT OF GOODS

| CLASS | GRANTED | DENIED | WITHDRAWN | PENDING | TOTAL |
|-------------|---------|--------|-----------|---------|-------|
| PART II | 6 | 0 | 0 | 1 | 7 |
| PART III | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| TOTAL | 7 | 0 | 0 | 1 | 8 |

APPENDIX "D-1" (CONTINUED)

**ONTARIO HIGHWAY TRANSPORT BOARD
APPLICATIONS RECEIVED
FOR THE YEAR 1991**

TRANSFERS RECEIVED

| ACT | GRANTED | DENIED | WITHDRAWN | PENDING | TOTAL |
|--------------|-----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| MVTA | 6 | 1 | 2 | 4 | 13 |
| PV | 38 | 0 | 3 | 13 | 54 |
| TOTAL | 44 | 1 | 5 | 17 | 67 |

TEMPORARIES RECEIVED

| ACT | GRANTED | DENIED | WITHDRAWN | PENDING | TOTAL |
|--------------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|
| MVTA | 22 | 1 | 2 | 1 | 26 |
| PV | 45 | 6 | 6 | 8 | 65 |
| TOTAL | 67 | 7 | 8 | 9 | 91 |

APPENDIX "D-2"

ONTARIO HIGHWAY TRANSPORT BOARD APPLICATIONS PROCESSED

January 1st to December 31st, 1991

| CLASS | # OF CASES OPPOSED | DENIED | GRANTED | TOTAL |
|-------|-----------------------|--------|---------|-------|
| PV | 36 | 23 | 128 | 151 |
| PVS | 3 | 1 | 97 | 98 |
| PVX | 15 | 12 | 144 | 156 |
| TOTAL | 54 | 36 | 369 | 405 |

PART II/PART III

| CLASS | #OF CASES OPPOSED | DENIED | GRANTED | TOTAL |
|---------------|----------------------|--------|---------|-------|
| PART II | 11 | 0 | 11 | 11 |
| PART III | 6 | 0 | 6 | 6 |
| TOTAL MVTA | 17 | 0 | 17 | 17 |

TRUCK TRANSPORTATION ACT

| CLASS | # OF CASES OPPOSED | DENIED | GRANTED | TOTAL |
|-------|-----------------------|--------|---------|-------|
| TTA | 1 | 0 | 1 | 1 |

All files where Reasons for Decision have been issued - 23

APPENDIX "D-3"

ONTARIO HIGHWAY TRANSPORT BOARD METROPOLITAN TORONTO AND OUT OF TOWN HEARINGS

Held January 1st to December 31st, 1991

APPLICATIONS HEARD

| MONTH | LOCATION | GRANTED | DENIED | ADJOURNED | DECISIONS PENDING |
|----------|----------------|---------|--------|-----------|----------------------|
| JANUARY | DESERONTO | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | TORONTO | 7 | 0 | 0 | 0 |
| FEBRUARY | COLBORNE | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | GUELPH | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | NEWBURGH | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | OTTAWA | 3 | 0 | 0 | 0 |
| | PETERBOROUGH | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | THUNDER BAY | 3 | 0 | 0 | 0 |
| | TORONTO | 0 | 4 | 0 | 0 |
| | WATERLOO | 2 | 0 | 0 | 0 |
| | TORONTO | 0 | 4 | 0 | 0 |
| MARCH | MARMORA | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | PORT COLBORNE | 2 | 0 | 0 | 0 |
| | TORONTO | 2 | 0 | 0 | 0 |
| | WINGHAM | 2 | 1 | 0 | 0 |
| | TORONTO | 1 | 0 | 0 | 0 |
| APRIL | KITCHENER | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | LONDON | 2 | 0 | 0 | 0 |
| | TORONTO | 0 | 4 | 0 | 0 |
| | NIAGARA FALLS | 0 | 0 | 0 | 1 |
| MAY | ST. CATHARINES | 0 | 1 | 0 | 0 |
| | SUDBURY | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | TORONTO | 2 | 0 | 0 | 0 |

APPENDIX "D-3" (CONTINUED)

- 2 -

| MONTH | LOCATION | GRANTED | DENIED | ADJOURNED | DECISIONS PENDING |
|-----------|------------------|---------|--------|-----------|----------------------|
| JUNE | BANCROFT | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | MOUNT FOREST | 0 | 0 | 0 | 1 |
| | OTTAWA | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | SUDBURY | 0 | 2 | 0 | 0 |
| | TORONTO | 2 | 0 | 0 | 1 |
| JULY | KAPUSKASING | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | LITTLE CURRENT | 1 | 1 | 0 | 0 |
| | LONDON | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | PEMBROKE | 2 | 0 | 0 | 0 |
| | SUDBURY | 2 | 0 | 0 | 0 |
| AUGUST | TORONTO | 2 | 2 | 0 | 1 |
| | CORNWALL | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | HAMILTON | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | TORONTO | 2 | 2 | 0 | 0 |
| | CHAPLEAU | 1 | 0 | 0 | 0 |
| SEPTEMBER | OTTAWA | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | PETERBOROUGH | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | SAULT STE. MARIE | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | STRATFORD | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | SUDBURY | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | TORONTO | 0 | 1 | 0 | 1 |
| | | | | | |

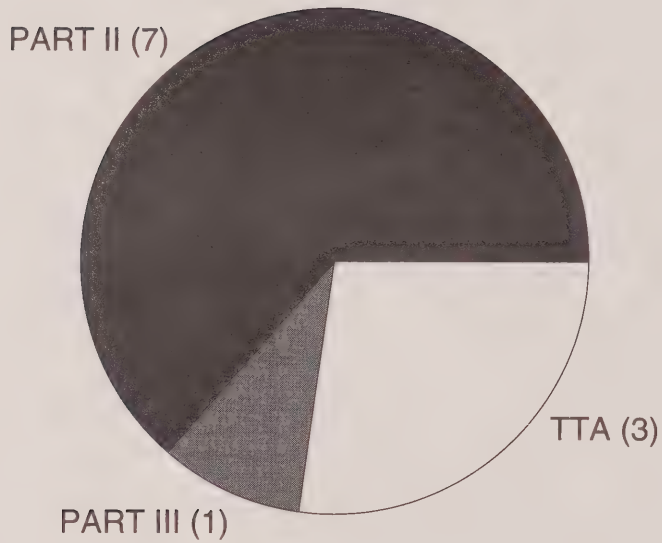
APPENDIX "D-3" (CONTINUED)

- 3 -

| MONTH | LOCATION | GRANTED | DENIED | ADJOURNED | DECISIONS PENDING |
|----------|----------|---------|--------|-----------|----------------------|
| OCTOBER | AJAX | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | CORNWALL | 0 | 2 | 0 | 0 |
| | HAMILTON | 0 | 1 | 0 | 0 |
| | LONDON | 2 | 0 | 0 | 0 |
| | NAPANEE | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | PEMBROKE | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | POWASSAN | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | SUDBURY | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | TORONTO | 9 | 1 | 0 | 0 |
| NOVEMBER | TORONTO | 6 | 0 | 0 | 0 |
| DECEMBER | BANCROFT | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | LONDON | 2 | 0 | 0 | 0 |
| | TORONTO | 3 | 0 | 0 | 0 |
| TOTAL | | 85 | 22 | 0 | 5 |

APPENDIX "E-1"

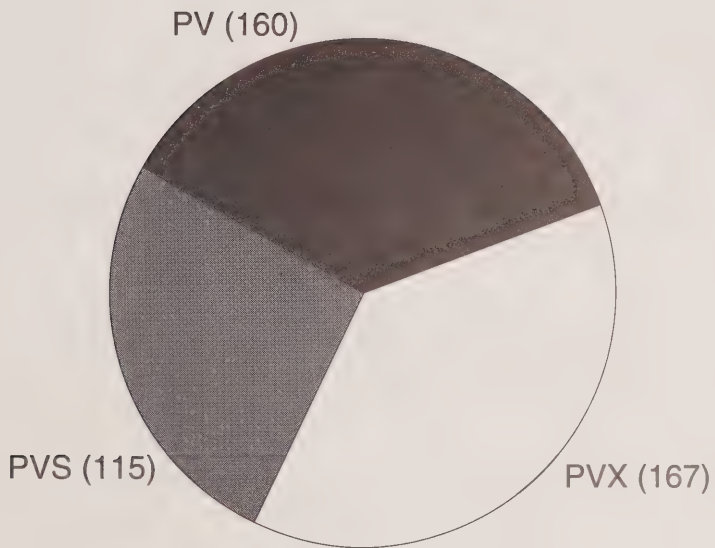
TRUCK APPLICATIONS 1991



SEE LEGEND FOR ABBREVIATIONS ON PAGE # 30

APPENDIX "E-2"

BUS APPLICATIONS 1991



SEE LEGEND FOR ABBREVIATIONS ON PAGE # 30

APPENDIX “F”

LEGEND

| |
|-------------------------------|
| Under the Public Vehicles Act |
|-------------------------------|

1.

| |
|----|
| PV |
|----|

 means public vehicle application
2.

| |
|-----|
| PVS |
|-----|

 means public vehicle (school bus) application
3.

| |
|-----|
| PVX |
|-----|

 means public vehicle extra-provincial application

| |
|---|
| Under the Motor Vehicle Transport Act, 1987 |
|---|

4.

| |
|---------|
| Part II |
|---------|

 means goods moved extra-provincially by an extra-provincial undertaking
5.

| |
|----------|
| Part III |
|----------|

 means goods moved intra-provincially
6.

| |
|------|
| MVTA |
|------|

 means Motor Vehicle Transport Act, 1987
7.

| |
|-----|
| TTA |
|-----|

 means Truck Transportation Act, 1988

ANNEXE «F»

EXPLICATION DES ABRÉVIATIONS

Aux termes de la

Loi sur les véhicules de transport en commun

1.

PV

désigne une demande de permis d'exploitation de véhicule de transport en commun

2.

PVS

désigne une demande de permis d'exploitation de véhicule de transport en commun (autobus scolaire)

3.

PVX

désigne une demande de permis d'exploitation extra-provinciale de véhicule de transport en commun

Aux termes de la

Loi de 1987 sur les transports routiers

4.

Partie II

désigne la circulation extra-provinciale de marchandises par une entreprise de camionnage extra provinciale

5.

Partie III

désigne la circulation intra-provinciale de marchandises

6.

MVTA

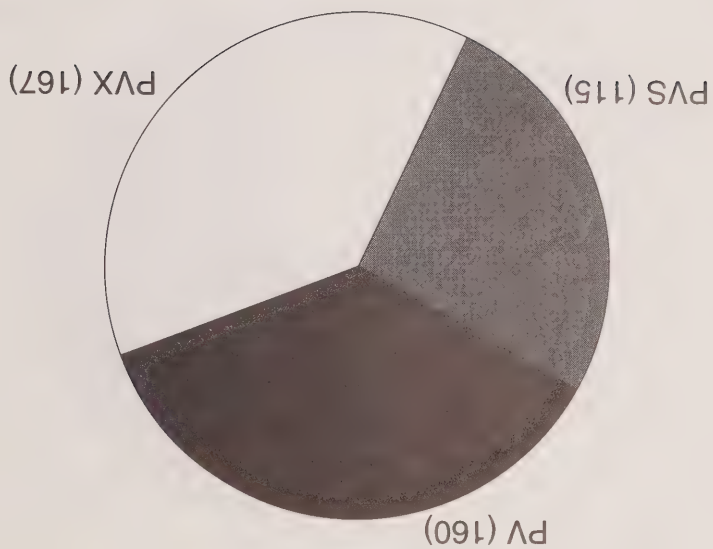
désigne la Loi de 1987 sur les transports routiers

7.

TTA

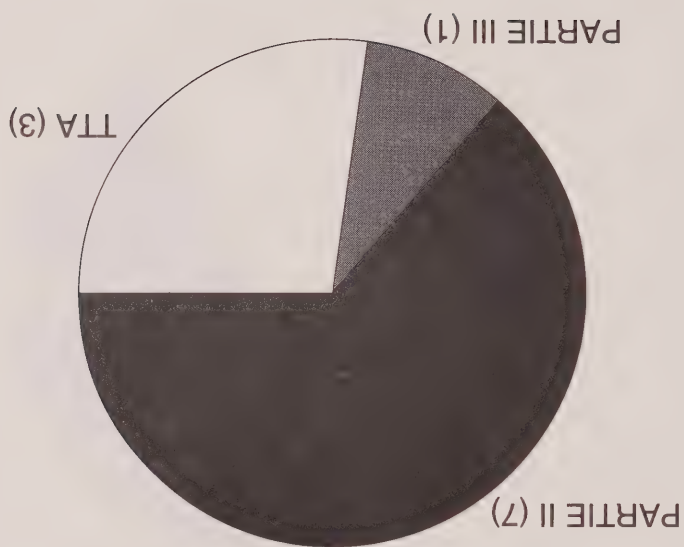
désigne la Loi de 1988 sur le camionnage

ANNEXE «E-2»
DEMANDES DE PERMIS DE TRANSPORT
PAR AUTOCAR PRÉSENTÉES EN 1991



VOIR L'EXPLICATION DES ABRÉVIATIONS À LA PAGE 30

ANNEXE « E-1 »
DEMANDES DE PERMIS DE CAMIONNAGE
PRÉSENTÉES EN 1991



VOIR L'EXPLICATION DES ABRÉVIATIONS À LA PAGE 30

ANNEXE «D-3» (SUITE)

- 3 -

| MOIS | ENDROIT | ACCEPTÉES | REJETÉES | AUDIENCE AJOURNÉE | DÉCISION EN INSTANCE |
|---------|----------|-----------|----------|----------------------|-------------------------|
| OCTOBRE | ALAX | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | CORNWALL | 0 | 2 | 0 | 0 |
| | HAMILTON | 0 | 1 | 0 | 0 |
| | LONDON | 2 | 0 | 0 | 0 |
| | NAPANEE | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | PEMBROKE | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | POWASSAN | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | SUDBURY | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | TORONTO | 9 | 1 | 0 | 0 |
| | TORONTO | 6 | 0 | 0 | 0 |
| | BANCROFT | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | LONDON | 2 | 0 | 0 | 0 |
| | TORONTO | 3 | 0 | 0 | 0 |
| | TOTAL | 85 | 22 | 0 | 5 |
| | NOVEMBRE | | | | |
| | DÉCEMBRE | | | | |

| MOIS | ENDROIT | ACCEPTÉES | REJETÉES | AUDIENCE AJOURNÉE | DÉCISION EN INSTANCE |
|-----------|------------------|-----------|----------|----------------------|-------------------------|
| JUN | BANCROFT | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | MOUNT FOREST | 0 | 0 | 0 | 1 |
| | OTTAWA | 1 | 0 | 0 | 0 |
| JUILLET | SUDBURY | 0 | 2 | 0 | 0 |
| | TORONTO | 2 | 0 | 0 | 1 |
| | KAPUSKASING | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | LITTLE CURRENT | 1 | 1 | 0 | 0 |
| | LONDON | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | PEMBROKE | 2 | 0 | 0 | 0 |
| | SUDBURY | 2 | 0 | 0 | 0 |
| | TORONTO | 2 | 2 | 0 | 1 |
| | CORNWALL | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | HAMILTON | 1 | 0 | 0 | 0 |
| AOÛT | TORONTO | 2 | 2 | 0 | 0 |
| | CHAPLEAU | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | OTTAWA | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | PETERBOROUGH | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | SAULT STE. MARIE | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | STRATFORD | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | SUDBURY | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | TORONTO | 0 | 1 | 0 | 1 |
| SEPTEMBRE | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |

ANNEXE «D-3»

**AUDIENCES DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS ROUTIERS DE L'ONTARIO
AYANT EU LIEU DANS L'AGGLOMÉRATION TORONTOISE
ET AILLEURS**

Du 1^{er} janvier au 31 décembre 1991

DEMANDES AYANT FAIT L'OBJET D'UNE AUDIENCE

| MOIS | ENDROIT | ACCEPTÉES | REJETÉES | AUDIENCE AJOURNÉE | DÉCISION EN INSTANCE |
|---------|----------------|-----------|----------|----------------------|-------------------------|
| JANVIER | DESERONTO | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | TORONTO | 7 | 0 | 0 | 0 |
| | COLBORNE | 1 | 0 | 0 | 0 |
| FÉVRIER | GUELPH | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | NEWBURGH | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | OTTAWA | 3 | 0 | 0 | 0 |
| | PETERBOROUGH | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | THUNDER BAY | 3 | 0 | 0 | 0 |
| MARS | TORONTO | 0 | 4 | 0 | 0 |
| | WATERLOO | 2 | 0 | 0 | 0 |
| | MARMORA | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | PORT COLBORNE | 2 | 0 | 0 | 0 |
| | TORONTO | 2 | 0 | 0 | 0 |
| AVRIL | WINGHAM | 2 | 1 | 0 | 0 |
| | BANCROFT | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | KITCHENER | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | LONDON | 2 | 0 | 0 | 0 |
| | TORONTO | 0 | 4 | 0 | 0 |
| MAI | NIAGARA FALLS | 0 | 0 | 0 | 1 |
| | ST. CATHARINES | 0 | 1 | 0 | 0 |
| | SUDBURY | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | TORONTO | 2 | 0 | 0 | 0 |

ANNEXE «D-2»

DEMANDES TRAITÉES PAR
LA COMMISSION DES TRANSPORTS ROUTIERS DE L'ONTARIO
Du 1^{er} janvier au 31 décembre 1991

| CATÉGORIE | NOMBRE DE CAS OPPOSÉS | REJETÉES | ACCEPTÉES | TOTAL |
|-----------|-----------------------|----------|-----------|-------|
| PV | 36 | 23 | 128 | 151 |
| PVS | 3 | 1 | 97 | 98 |
| PVX | 15 | 12 | 144 | 156 |
| TOTAL | 54 | 36 | 369 | 405 |

PARTIE II/PARTIE III

| CATÉGORIE | NOMBRE DE CAS OPPOSÉS | REJETÉES | ACCEPTÉES | TOTAL |
|------------|-----------------------|----------|-----------|-------|
| PARTIE II | 11 | 0 | 11 | 11 |
| PARTIE III | 6 | 0 | 6 | 6 |
| TOTAL MVTA | 17 | 0 | 17 | 17 |

LOI SUR LE CAMIONNAGE

| CATÉGORIE | NOMBRE DE CAS OPPOSÉS | REJETÉES | ACCEPTÉES | TOTAL |
|-----------|-----------------------|----------|-----------|-------|
| TTA | 1 | 0 | 1 | 1 |

ANNEXE «D-1» (SUITE)

DEMANDES DE CESSIION DE PERMIS REÇUS PAR
LA COMMISSION DES TRANSPORTS ROUTIERS DE L'ONTARIO
PENDANT L'ANNÉE 1991

| | | | | | |
|-------|-----------|----------|----------|-------------|-------|
| LOI | ACCEPTÉES | REJETÉES | RETIRÉES | EN INSTANCE | TOTAL |
| MVTA | 6 | 1 | 2 | 4 | 13 |
| PV | 38 | 0 | 3 | 13 | 54 |
| TOTAL | 44 | 1 | 5 | 17 | 67 |

DEMANDS DE DÉLIVRANCE DE PERMIS TEMPORAIRES REÇUES
PENDANT L'ANNÉE 1991

| | | | | | |
|-------|-----------|----------|----------|-------------|-------|
| LOI | ACCEPTÉES | REJETÉES | RETIRÉES | EN INSTANCE | TOTAL |
| MVTA | 22 | 1 | 2 | 1 | 26 |
| PV | 45 | 6 | 6 | 8 | 65 |
| TOTAL | 67 | 7 | 8 | 9 | 91 |

ANNEXE «D-1»

DEMANDES REÇUES PAR
LA COMMISSION DES TRANSPORTS ROUTIERS DE L'ONTARIO
PENDANT L'ANNÉE 1991

LOI SUR LES VÉHICULES DE TRANSPORT EN COMMUN

| CATÉGORIE | ACCEPTÉES | REJETÉES | RETIRÉES | EN INSTANCE | TOTAL |
|-----------|-----------|----------|----------|-------------|-------|
| PV | 78 | 15 | 17 | 50 | 160 |
| PVS | 81 | 1 | 8 | 25 | 115 |
| PVX | 111 | 8 | 12 | 36 | 167 |
| TOTAL | 270 | 24 | 37 | 111 | 442 |

LOI SUR LE CAMIONNAGE

| CATÉGORIE | ACCEPTÉES | REJETÉES | RETIRÉES | EN INSTANCE | TOTAL |
|-----------|-----------|----------|----------|-------------|-------|
| TTA | 1 | 0 | 0 | 2 | 3 |

PARTIE II/PARTIE III

LOI DE 1987 SUR LES TRANSPORTS ROUTIERS/
CIRCULATION EXTRA ET INTRA-PROVINCIALE DE MARCHANDISES

| CATÉGORIE | ACCEPTÉES | REJETÉES | RETIRÉES | EN INSTANCE | TOTAL |
|------------|-----------|----------|----------|-------------|-------|
| PARTIE II | 6 | 0 | 0 | 1 | 7 |
| PARTIE III | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| TOTAL | 7 | 0 | 0 | 1 | 8 |

ANNEXE «C»
DONNÉES FINANCIÈRES DE
LA COMMISSION DES TRANSPORTS ROUTIERS DE L'ONTARIO
pour les périodes indiquées

| | Total frais de personnel | Frais D'exploitation | | | Total frais directs d'exploitation | Total centre des coûts |
|--|--------------------------|----------------------|----------|-------------------------|------------------------------------|------------------------|
| | | Frais de transport | Services | Fournitures et matériel | | |
| Fonds disponibles du 1 ^{er} avril 1990 au 31 mars 1991 | 789,7 | 45,9 | 118,9 | 30,2 | 195,0 | 984,7 |
| Dépenses réelles du 1 ^{er} avril 1990 au 31 mars 1991 | 752,1 | 40,9 | 31,9 | 33,4 | 106,2 | 858,3 |
| Fonds disponibles du 1 ^{er} avril 1991 au 31 mars 1992 | 796,6 | 57,5 | 83,5 | 54,0 | 195,0 | 991,6 |
| Dépenses réelles du 1 ^{er} avril 1991 au 31 décembre 1991 | 565,3 | 40,2 | 27,2 | 22,1 | 89,5 | 654,8 |
| Fonds disponibles à la fin de l'exercice | 231,3 | 17,3 | 56,3 | 31,9 | 105,5 | 336,8 |

ANNEXE «B»

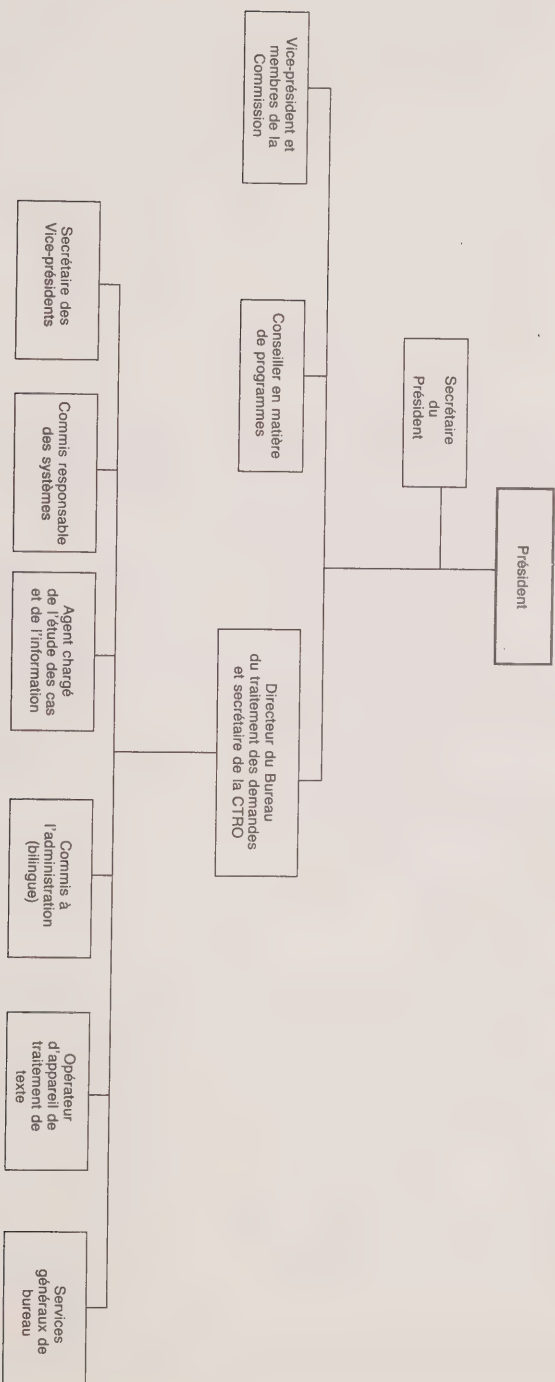
COMMISSION DES TRANSPORTS ROUTIERS DE L'ONTARIO

Répartition des recettes

Du 1^{er} janvier au 31 décembre 1991

| | |
|--|--------------|
| Droits de présentation des demandes | 14 147,37 \$ |
| Frais judiciaires | 3 953,69 |
| Crédits et change (dollars américains) | 1 070,01 |
| Adjournelements | 500,00 |
| Assignations | 30,00 |
| Enregistrements des audiences sur bandes magnétiques | 2 891,29 |
| Transcriptions | 40,00 |
| Photocopies | 478,85 |
| Permis spéciaux | 7 047,24 |
| Recettes brutes | 30 158,45 \$ |
| Remboursements et chèques sans provision | 345,00 |
| Recettes nettes | 29 813,45 \$ |

ANNEXE «A»
COMMISSION DES TRANSPORTS ROUTIERS DE L'ONTARIO
ORGANIGRAMME DE LA COMMISSION



PÉTITIONS PRÉSENTÉES AU CONSEIL DES MINISTRES

Au cours de l'année 1991, trois pétitions ont été déposées auprès du greffier du Conseil exécutif et aucune décision n'a encore été prise :

(i) Commission de transport
Ontario Northland
auteur de la demande

pétitionnaires
(a) Ontario Motor Coach
Association

(b) Penetang-Midland Coach
Lines Ltd.

dossier de la CTRO
n° 15099-A11/A12

(ii) Denny Bus Lines Ltd.
auteur de la demande et
pétitionnaire
dossier de la CTRO
n° 32250-Y

(iii) Merv Orr's Group Inc.
auteur de la demande et
pétitionnaire
dossier de la CTRO
n° 32997-D/E

L'article 22 de la *Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario*, L.R.O. de 1990, chap. 19, et les modifications qui y ont été apportées prévoient que « Si une partie ou une personne visée par une ordonnance ou une décision de la Commission à l'égard d'une question qui a pris naissance en vertu de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* dépose, dans les soixante jours de la date de cette décision ou ordonnance, une pétition auprès du greffier du Conseil exécutif, le lieutenant-gouverneur en conseil peut :

a) confirmer, modifier ou rescinder, en tout ou en partie cette ordonnance ou décision;

b) exiger de la Commission qu'elle tienne une autre audience publique pour entendre une partie ou l'ensemble de la requête présentée devant la Commission et qui a fait l'objet de son ordonnance ou de sa décision.

La décision de la Commission rendue après l'audience publique ordonnée en vertu de l'alinéa b) ne peut faire l'objet d'une pétition aux termes du présent article. »

B. SOMMAIRE DES DEMANDES DE

CAMIONNAGE

1. 820710 *Ontario* Dossier n° 103477658

Inc.
Bracebridge (Ontario)
POB 1C0

L'auteur de la demande a fait une demande de permis d'exploitation en vertu de la *Loi de 1988 sur le camionnage*, pour le transport de «fret général» et de «véhicules neufs» entre certains endroits de l'Ontario.

La registraire des véhicules automobiles a indiqué à la Commission que l'auteur de la demande était apte à détenir un permis. Deux intimes ont déposé une demande devant la registraire pour que la Commission tienne une audience en vue d'examiner la question de l'intérêt public. Des observations ont été également présentées à la Commission par lesdits intimes.

Les observations présentées par les intimes indiquent qu'ils exploitent des tracteurs et des remorques spécialement conçus pour le transport de 8

à 13 automobiles neuves à la fois. La conception de ces tracteurs et de ces remorques empêche les intimes de transporter autre chose que des automobiles neuves ou usagées. Ce secteur du marché du transport est très spécialisé; il est desservi par quatre transporteurs importants qui doivent coordonner leur service avec les calendriers de production afin d'expédier les automobiles à leurs clients de la façon la plus efficace et la plus économique possible. Les exigences en matière de transport sont tellement complexes qu'elles empêcheraient toute personne disposant d'un seul véhicule d'oeuvrer dans ce secteur de l'industrie du transport.

L'auteur de la demande est un très petit transporteur qui ne dispose que d'une remorque basculante et d'un transporteur d'équipement, et il ne prévoit pas se procurer d'équipement supplémentaire.

Selon la Commission, l'importance, la situation et les intentions de l'auteur de la demande ne présentent aucun risque d'effet préjudiciable pour le public. La Commission a donc recommandé que l'autorisation demandée soit accordée.

La Commission a accepté une partie des demandes antérieures. Les demandes complètement acceptées telles que publiées.

Par la suite, la CTON et GCL ont présenté chacune une requête pour une nouvelle audition de leur demande respective. La Commission a ordonné une nouvelle audition le 28 août 1991. Peu de temps après cette date, les deux auteurs de demandes ont retiré leur demande respective.

La CTON a déposé les présentes demandes en même temps que les demandes antérieures ont été retirées. La Commission avait refusé la partie des demandes originales qui avait trait aux services entre Barrie et Owen Sound et Barrie et Midland au motif que «la CTON allait au-delà du mandat qu'elle s'est attribué». En vertu d'une modification, l'auteur de la demande avait supprimé, avant l'audition des présentes demandes, les deux services en question. Le plan d'entreprise de la CTON qui a été soumis à la ministre du Développement du Nord et des Mines (déposé comme preuve auprès de la Commission) fait spécifiquement référence au projet d'acquisition des trois services restants prévus dans la présente demande. La ministre a approuvé le plan d'entreprise par lettre datée du 25 juillet 1991. Par conséquent, la Commission est convaincue que la CTON a maintenu le mandat nécessaire pour l'exploitation des services visés dans les demandes modifiées.

Les certificats d'autorisation originaux, délivrés par la Commission le 13 avril 1991, limitaient les services affrétés intra-provinciaux de la ville de Barrie à des endroits situés dans le Nord de l'Ontario, et les services extra-provinciaux de Barrie aux points de passage frontalier entre l'Ontario et le Manitoba et l'Ontario et le Québec situés dans le Nord de l'Ontario. À Orillia et à d'autres endroits vers le Nord, aucune restriction de ce genre n'avait été imposée afin d'assurer que les usagers de services affrétés dans ces régions avaient un choix d'exploitants au moins aussi grand qu'avant. La Commission était d'avis que, en

La preuve a démontré que la compagnie GCL était maintenant disposée à abandonner son permis de services affrétés pour la ville de Barrie, évitant ainsi le doublement. La substitution de la CTON à GCL fait que les usagers de la ville de Barrie auront le même nombre d'exploitants de services affrétés qu'ils ont à l'heure actuelle. La CTON a réussi à convaincre la Commission que le terminus de Barrie constitue un élément essentiel du service de ligne en cause et que les revenus provenant des services affrétés sont nécessaires pour garder cette installation rentable.

La Commission était convaincue que la CTON possède les compétences et les ressources nécessaires pour offrir un service de qualité acceptable aux usagers des trois services en question.

Lorsque la Commission examine une demande de cession d'un permis d'exploitation d'un transporteur autorisé à un autre, elle doit faire rapport au ministre sur la question de l'opportunité de la cession quant aux besoins et à la commodité du public touché par le service de transport cédé. Dans le cas à l'étude, il s'agit d'une demande de cession de trois services. De façon générale, en l'absence de preuves contraires, des services affrétés sont autorisés par la délivrance (ou la cession) d'un permis d'exploitation d'un service de ligne. Dans la présente instance, la Commission n'a vu aucun préjudice pouvant être causé aux besoins ou à la commodité du public par la cession demandée. Le nombre d'exploitants de services affrétés de Barrie à des endroits vers le nord reste le même. La grille tarifaire que propose la CTON est compétitive.

La Commission est convaincue que la cession des trois services de la GCL à la CTON ne causera aucun préjudice relativement aux besoins et à la commodité du public.

16. *Commission de transport* Dossier n° 15099-A9/10

Ontario Northland
North Bay (Ontario)
PIB 8L3

Gray Coach Lines Inc.
Toronto (Ontario)
M5G 1Z8
Dossier n° 44356-A1/A2

La Commission de transport Ontario Northland («CTON») et Gray Coach Lines Inc. («Gray Coach») ont toutes deux présenté une requête pour une nouvelle audition de leur demande respective, portant sur le «partage et cession» des permis d'exploitation intra et extra-provinciale détenus par Gray Coach, qui ont fait l'objet de la décision motivée de la Commission rendue le 16 avril 1991.

La Commission a décidé qu'il était d'importance capitale que l'opération commerciale entre la CTON et Gray Coach soit complétée.

La CTON a refusé de donner suite à l'opération proposée sans l'approbation des deux services de Barrie à Midland et de Barrie à Owen Sound. Par conséquent, la Commission a accordé le redressement demandé par l'avocat des auteurs de demandes et a ordonné une nouvelle audition des deux demandes devant un autre comité de la Commission.

17. *Commission de transport* Dossier n° 15099-A11/A12
Ontario Northland
North Bay (Ontario)
PIB 8L3

Il s'agit de deux demandes présentées pour la deuxième fois par la Commission de transport Ontario Northland («CTON»), formulées essentiellement dans les mêmes termes, à l'égard de permis d'exploitation intra et extra-provinciale de véhicules de transport en commun.

Commission a jugé que la CTON allait au-delà du mandat qu'elle s'est attribué, à savoir l'exploitation d'un service efficace de transport dans le Nord de l'Ontario, en cherchant à s'approprier un service de liaison avec le Sud de l'Ontario. On n'a présenté aucune preuve acceptable pour justifier l'acquisition de ces deux services d'embranchement; par exemple, une preuve portant sur l'utilité de l'équipement ou sur la rentabilité. La Commission a refusé d'approuver la demande de la CTON visant les services de Barrie à Owen Sound et de Barrie à Midland, mais a accepté la demande de Gray Coach à l'égard de ces services.

En ce qui concerne la dernière partie de la demande, il en résulterait un exploitant de plus sur les marchés de Toronto et de Barrie, étant donné que Gray Coach continuerait à offrir des services affrétés en vertu des autorisations qu'elle détient encore. Le seul témoignage que la Commission a entendu sur les effets économiques de services affrétés additionnels a été celui de l'intimé, Penetang Midland Coach Lines Ltd. («PMCL»).

La Commission a jugé que le témoignage de PMCL n'avait pas fourni les précisions dont elle avait besoin pour outrepasser la disposition réglementaire prévoyant l'approbation de services affrétés à partir de tous les points le long d'une route autorisée.

La demande visant le service entre l'agglomération torontoise, North Bay et Sudbury a été acceptée, sous réserve d'une disposition interdisant les services affrétés à partir d'endroits situés dans la municipalité régionale de York et le comté de Simcoe, à l'exception des villes de Barrie et d'Orillia. Les services affrétés à partir de l'agglomération torontoise et de Barrie ont été limités aux endroits situés au Nord des districts de Party Sound et de Nipissing, et les services affrétés extra-provinciaux ont été limités aux endroits situés le long de la frontière de l'Ontario et du Québec au Nord de la route principale n° 63, y compris celle-ci.

d'athlétisme et de charité. De façon générale, les témoins du public soutenaient que M. Merv Orr, président de la société requérante, est un homme d'affaires de la région qui a participé à de nombreuses entreprises et oeuvres de charité à Cambridge, et qu'un transporteur situé dans la localité était nécessaire. La majorité des témoins ont indiqué que les tarifs proposés par celle-ci étaient beaucoup plus bas que ceux des intimés, et parce que M. Orr soutient divers projets communautaires.

La Commission n'était pas convaincue que le territoire visé (la ville de Cambridge) pouvait donner lieu à suffisamment d'activités commerciales pour justifier ces permis, compte tenu particulièrement du manque d'expérience de l'exploitant dans le domaine du transport en commun avec un seul autobus datant de 16 ans. La Commission est d'avis que la performance financière de Orr au cours des deux dernières années, la conjoncture économique actuelle et les projets de diversification dans un autre secteur très concurrentiel de l'industrie du transport à ce moment-ci, pourraient nuire à la situation financière de la société Orr.

Pour ces motifs, les demandes ont été rejetées.

15. *Gray Coach Lines Inc.*
 Dossier n° 44356-A1/A2
 Toronto (Ontario)
 M5G 1Z8
Commission de Dossier n° 15099-A9/A10
 Ontario Northland
 North Bay (Ontario)
 P1B 8L3

Deux demandes de «partage et cession», selon le terme communément utilisé, ont été entendues en même temps. Un des auteurs d'une demande, Gray Coach Lines Inc. («Gray Coach»), cherchait à faire supprimer de son permis une partie de son autorisation d'exploiter, et le deuxième

cause.

La Commission a constaté que la CTON, un organisme de la Couronne, recevait un genre de subvention gouvernementale pour l'exploitation de son entreprise de transport par autobus. Toutefois, ce fait n'est pas la question centrale de l'affaire. Les intimés n'ont présentée aucune preuve en vertu de laquelle la Commission aurait pu conclure que le secteur privé voulait et pouvait effectuer la transaction dont il est question dans la présente

Aucune preuve n'a été présentée à l'appui de la déclaration des intimés selon laquelle le secteur privé aurait fait une offre concurrentielle si la CTON n'avait pas bénéficié d'un avantage fiscal. Cette déclaration était de nature purement spéculative. Bref, la Commission n'a pu trouver en quoi la délivrance des permis pourrait porter préjudice aux besoins et à la commodité du public.

La Commission a soulevé deux autres questions lors de l'audience. Il n'y a pas suffisamment de passagers qui utilisent les services de ligne de Barrie à Owen Sound et de Barrie à Midland pour supporter deux exploitants. En outre, ces services ne font pas partie du corridor reliant Toronto et le Nord de l'Ontario, mais sont simplement des embranchements de ce corridor. Par conséquent, la

affrétés intra et extra-provinciaux à partir de la ville de Waterloo.

Au début de l'audience, l'avocat de l'auteur de la demande a présenté une requête pour modifier la demande en y ajoutant deux restrictions. La première restriction exigeait que le titulaire du permis soit limité à l'usage de véhicules de transport en commun de catégorie «A» et à des autobus scolaires de catégorie «D» peints en jaune de chrome. La deuxième restriction exigeait que les services affrétés entre Waterloo et l'aéroport international Lester B. Pearson ne s'appliquent qu'aux voyages de groupe organisés et ne soient pas organisés de façon à constituer des services réguliers.

La principale raison de la présente demande est qu'une grande partie des activités commerciales de Sharp à Kitchener touche des passagers qui résident à Waterloo ou qui aimeraient être ramassés dans la ville de Waterloo.

Quatre des neuf témoins du public qui ont comparu à l'appui de la demande représentaient des groupes d'utilisateurs de Waterloo et cinq pos-sédaient ou représentaient des agences de voyage ou étaient des organisateurs de groupes. Tous étaient en faveur du permis de ramassage par voiture-coach à Waterloo et tous avaient utilisé les services de l'auteur de la demande.

Après avoir examiné les témoignages du public, la Commission a fait remarquer qu'il y avait peu de preuves à l'appui d'un permis de catégorie «D». Par conséquent, ce permis a été refusé.

Les intimes ont soutenu qu'ils auraient des difficultés financières si un autre permis était accordé pour Waterloo. Toutefois, leur argument n'était pas soutenu par la preuve. Dans sa décision, la Commission doit tenir compte des besoins et de la commodité du public d'une part, et des difficultés financières anticipées des intimes d'autre part. Pour évaluer ces deux éléments opposés, la Commission doit essayer de mesurer l'avantage que

le public retirerait de la délivrance d'un permis au regard des difficultés imposées aux intimes, le cas échéant.

C'est pourquoi l'intime qui allègue des difficultés financières en cas de délivrance d'un permis doit prouver son allégation par la présence de données financières et de renseignements relatifs au nombre de passagers et autres renseignements pertinents, afin que la Commission puisse conclure que les difficultés susceptibles de résulter de la délivrance du permis demandé sont telles, qu'elle devrait modifier ou refuser celui-ci même si le critère relatif aux besoins et à la commodité du public a été satisfait.

D'après la preuve présentée, la Commission a conclu que les témoins du public, ainsi que leurs clients, étaient incommodes du fait que le ramassage avait lieu à l'extérieur de Waterloo. Par conséquent, la Commission était convaincue que le critère relatif aux besoins et à la commodité du public avait été satisfait. En outre, les intimes n'ayant pas présenté de preuve concluante quant aux difficultés financières qu'ils étaient susceptibles de subir, la Commission a accordé les permis modifiés.

14 *Merv Orr's Group* Dossier n° 32979-D/E
Inc.
Cambridge (Ontario) N3H 4S6

Merv Orr's Group Inc. («Orr»), de Cambridge, l'une des plus grandes écoles de formation de chauffeurs de camion de l'Ontario et détenteur d'un permis d'exploitation d'une entreprise de camionnage desservant la région de Cambridge, a déposé des demandes de permis visant des services affrétés intra et extra-provinciaux avec un seul véhicule de transport en commun, à partir de la ville de Cambridge.

Des témoignages à l'appui des demandes ont été déposés par vingt-deux représentants de l'industrie et d'organismes de secours mutuel,

de transport en commun (autobus scolaire). M. Sookram, président de la société requérante, a admis que depuis le mois de décembre 1990 l'autour de la demande avait effectué plusieurs déplacements en voiture-coach affrétée en vertu de ladite entente, utilisant le permis d'exploitation d'autobus scolaire comme base de justification de son droit d'exploitation. Ce permis indique apparemment que de tels déplacements ne sont permis que par autobus scolaire. La Cour suprême a confirmé ce fait dans sa décision de 1986, *Regina vs. Langs Bus Lines Limited*, et la Commission l'a réitéré en 1987 dans sa décision motivée de la cause *J & T Murphy Limited et Elgie Bus Lines Limited*.

Mais c'est le deuxième exemple qui préoccupe la Commission. En février 1991, l'autour de la demande a demandé à la Commission de lui accorder un «permis spécial» pour offrir un service à destination de Boston. La Commission a refusé de délivrer le permis et a souligné que l'autour de la demande devait satisfaire à certaines conditions imposées par la loi américaine avant de pouvoir opérer sur ce territoire. On faisait référence à l'assurance sur la responsabilité civile et les dommages matériels qu'exige la loi des États-Unis. Malgré cette mise en garde, M. Sookram a offert le service en tenant pour acquis que, s'il offrait le service gratuitement, il était soustrait à tous les règlements. La Commission ne pouvait croire qu'il avait même négligé de vérifier avec son assureur si, dans les circonstances, sa police avait effet aux États-Unis.

La Commission n'était pas convaincue que les besoins et la commodité du public justifiaient la délivrance du permis et a rejeté la demande.

13. *Sharp Bus Lines Limited* Dossier n° 21605-W/X
R. R. 2
St. George (Ontario)
NOE INO

L'autour de la demande, Sharp Bus Lines Limited («Sharp»), a demandé des permis pour services

temporaires sont accordés à la condition que l'autour de la demande dépose mensuellement auprès de la Commission, à compter du 15 juin 1991, des états des résultats d'exploitation. Le défaut de déposer lesdits états mensuellement pourrait porter préjudice aux demandes de permis d'exploitation permanents.

La Commission a déclaré que la seule question traitée à l'audience sur les permis d'exploitation permanents serait la situation financière de l'autour de la demande, étant donné que les besoins et la commodité du public ont été traités lors de l'audience sur les permis temporaires.

12. 772314 *Ontario Inc.* Dossier n° 44368-B
Azilda (Ontario)
POM IBO

La société 772314 Ontario Inc., faisant affaire sous le nom de «Sookram Bus Lines» («Sookram»), a présenté une demande de permis d'exploitation extra-provinciale pour «le transport de passagers par véhicule affrété à partir d'endroits situés dans la municipalité régionale de Sudbury jusqu'à la frontière entre l'Ontario et le Manitoba, l'Ontario et le Québec, et l'Ontario et les États-Unis et au-delà, et pour le transport des mêmes passagers pendant le même déplacement par véhicule affrété jusqu'aux points de départ.»

La preuve à l'appui de la demande était minimale. Quatre des sept témoins du public n'avaient organisé aucun déplacement extra-provincial par véhicule affrété au cours de la dernière année. Pour rendre sa décision, la Commission a examiné la tendance de l'autour de la demande à exploiter son entreprise illégalement, malgré la mise en garde formulée lors d'une récente demande.

Il convient de mentionner deux exemples. En décembre 1990, l'autour de la demande a conclu une entente en vertu de laquelle il s'engageait à gérer l'entreprise 510358 Ontario Ltd., titulaire d'un permis d'exploitation d'un véhicule

L'intimé soutient que la Commission ne devrait pas accorder le permis demandé au motif que le contrat avec DeNure est le seul contrat valide et que cette entreprise détient également le seul permis d'exploitation de véhicule de transport en commun en vigueur. La Commission a jugé qu'elle n'avait pas compétence pour établir la validité du contrat de DeNure. La Commission a souligné que le permis d'exploitation de DeNure ne couvrirait pas le service de transport requis depuis le déménagement de l'école des locaux qu'elle occupait il y a quatre ans.

Le public, représenté dans la présente cause par Peel Educational, veut avoir le service de transport offert par Shomer et a besoin de ce service. La Commission a jugé que la délivrance du permis demandé était justifiée par les besoins et la commodité du public. Dans sa décision de 1987 de l'affaire J. & T Murphy Limited et Elgie Bus Lines Limited, la Commission a formulé son motif comme suit :

«La Commission estime que le contrat du conseil scolaire constitue une preuve légitime des besoins et de la commodité du public.»

La Commission s'est penchée sur deux questions. La première a trait au contrat de sous-traitance entre l'auteur de la demande et la compagnie P.M.C.L. La Commission est d'avis que la Loi sur les véhicules de transport en commun permet un tel service de transport, sous réserve des conditions suivantes :

1. l'entrepreneur principal (Shomer) assume l'entière responsabilité du service de transport qu'il s'est engagé à fournir;

2. le contrat doit, comme c'est le cas ici, permettre la sous-traitance d'une partie du service, sous réserve de l'approbation de l'usager du service de transport;

3. l'entrepreneur principal doit s'assurer que le sous-traitant d'exploitation requis, et des copies de celui-ci ou ceux-ci doivent accompagner l'entente de sous-traitance;
4. une copie de l'entente de sous-traitance, accompagnée desdits permis, doit être déposée auprès de la Commission pour la durée de l'entente.

La seconde question a trait au territoire visé par la demande. La preuve a démontré que les étudiants devant utiliser le service de transport étaient dispersés sur un territoire beaucoup plus grand que celui visé par la demande. L'auteur de la demande a indiqué qu'il déposerait sans délai une demande visant le territoire à desservir en vertu du contrat. La Commission a délivré un permis temporaire afin d'examiner la demande appropriée.

11. *Weekend Exotics Incorporated*
Dossiers n° 44417
44417-A
Incorporated
London (Ontario)
N6A 1P8

Weekend Exotics Incorporated («Weekend») a présenté à la Commission des demandes visant des services affrétés intra-provinciaux et extra-provinciaux à partir d'endroits situés dans le comté de Middlesex, sous réserve de certaines restrictions relatives aux véhicules.

Le secrétaire-trésorier a témoigné pour le compte de l'auteur de la demande, indiquant que celui-ci exploite trois véhicules et qu'il est en affaires depuis un an. Aucun renseignement financier n'était disponible; cependant, le secrétaire-trésorier était d'avis que l'entreprise s'auto-suffisait.

La Commission a indiqué que, sur réception de trois affidavits à l'appui des demandes, elle délivrerait des permis d'exploitation temporaires expirant le 30 juin 1992. Les permis d'exploitation

(autobus scolaire) pour transporter les élèves de l'école Peel Educational and Tutorial Services Limited à Etobicoke, entre Vaughan et Etobicoke, sous réserve que les services affrétés soient restreints aux activités scolaires de l'école susmentionnée.

La compagnie J. I. DeNure (Chatham) Limited («DeNure») s'oppose à la demande au motif qu'elle est partie à un contrat avec Peel Educational and Tutorial Services Limited visant des services d'autobus scolaire depuis 1986, et qu'elle détient un permis d'exploitation d'un véhicule de transport en commun qui se lit comme suit :

«Pour le transport des élèves de la Mississauga Private School entre les agglomérations de Toronto et de Brampton et ladite école à Mississauga, SOUS RÉSERVE que les services affrétés ne visent que des activités scolaires de l'école susmentionnée.»

L'école était représentée par son actionnaire principal, également directeur de la Mississauga Private School qui a déménagé à Etobicoke en 1987.

La preuve a démontré que l'école Peel Educational a avisé DeNure qu'elle n'aurait plus besoin de ses services après le mois de décembre 1990. Un contrat de service de transport a été conclu avec Shomer, commençant le 7 janvier 1991.

DeNure a par la suite intenté des procédures judiciaires contre l'école Peel Educational et la compagnie Shomer, soutenant que ces dernières avaient violé son contrat.

La compagnie Shomer a commencé à fournir ses services à l'école en janvier avec trois de ses propres autobus, et elle a conclu un contrat de sous-traitance avec Penetang-Midland Coach Lines Ltd. («P.M.C.L.») pour obtenir neuf véhicules additionnels.

La Commission a constaté que les préoccupations des intimés étaient basées uniquement sur des hypothèses. Ils craignent que le ministère demande des propositions de service dans d'autres couloirs et que l'auteur de la demande choisisse de présenter des propositions pour des couloirs pour lesquels il ne détient pas de permis. La Commission a constaté que, même si cela se produisait, l'auteur de la demande devrait présenter une demande d'élargissement de son permis d'exploitation de véhicule de transport en commun avant de pouvoir offrir un tel service, à moins qu'il ne l'offre à l'aide d'un équipement de luxe à des prix supérieurs autorisés par les permis d'Exec Plus. La Commission a estimé que ce n'était pas la le genre de service auquel songerait le ministère lorsqu'il a demandé des propositions de services pour navetteurs.

La motion présentée par l'avocat de l'auteur de la demande a été acceptée et les Avis d'objection rejetés. La Commission a indiqué qu'elle recommanderait au ministre que la cession des permis soit approuvée.

La demande concernait la cession des deux seuls permis d'exploitation délivrés au nom d'Exec Plus Inc. Ces permis ne peuvent donc pas être utilisés de pair avec d'autres permis. La Commission les considérerait comme des permis «indépendants». Elle a donc recommandé au ministre d'ajouter une réserve à chaque permis demandant que le statut d'indépendance soit maintenu pour le cessionnaire. Par conséquent, les autres genres de véhicules de transport en commun peuvent uniquement être utilisés pour servir les endroits précisés dans les autres permis dont T. W. L. est titulaire.

10. *Shomer Transportation Ltd.*
Thornhill (Ontario)
L4J 5B1

Dossier n° 41409-A

Inc.

Peterborough (Ontario)

K9J 7A5

Trentway-Wagar Inc. («T.W.I.») a fait une demande de cession de permis d'exploitation extra-provinciale et de véhicule de transport en commun délivrés au nom de Exec Plus Inc.

L'avocat de l'auteur de la demande a proposé d'annuler les Avis d'objection déposés par les intimés au début de l'audience. À son avis, la Loi sur les véhicules de transport en commun et les règlements pris en application de celle-ci donnent le droit de céder un permis d'exploitation selon des conditions énumérées dans celui-ci. Ces conditions comprennent (a) les aptitudes et la capacité de l'auteur de la demande d'offrir le service pour lequel il est titulaire d'un permis, (b) la question de savoir si la cession nuirait aux besoins et à la commodité du public; et (c) la question de savoir si la cession aurait une incidence défavorable sur les créanciers du cédant.

Les préoccupations des intimés ne portaient pas sur les conditions (a), (b) et (c) ci-dessus, mais plutôt sur une «demande de propositions» publiée par le ministère des Transports de l'Ontario le 14 décembre 1990. Dans ce document, le ministère proposait de conclure des contrats avec des transporteurs pour des services d'autocar dans certains couloirs dans l'intention d'élargir les secteurs servis par le Réseau GO. L'une des conditions est que le transporteur doit être titulaire d'un permis d'exploitation de véhicules de transport en commun affrétés à partir de chaque endroit du couloir précisé. Le permis devant faire l'objet de la cession autorisait les services affrétés entre toutes les villes de l'Ontario et, par conséquent, les intimés estimaient que l'auteur de la demande pouvait présenter des propositions au ministère pour tout couloir de l'Ontario. Ils prétendent que le fait de permettre une telle utilisation nuirait aux besoins et à la commodité du public.

a) que le titulaire du permis ne puisse utiliser qu'un véhicule de transport en commun de catégorie «A»;

b) qu'il n'y ait pas de services affrétés de groupe.»

Six concierges représentant des hôtels de l'agglomération torontoise et de Markham ainsi que leurs témoins du public organisant des visites guidées et fournissant des services de guides aux touristes japonais ont présenté des preuves à l'appui de la demande.

Les preuves faisaient état du besoin des services de luxe offerts par Hilliard. Ces services comprennent des goûters, des boissons chaudes et froides, des fauteuils de luxe et des canapés. Les concierges ont mentionné les nombreuses demandes qu'ils reçoivent concernant des visites guidées des chutes Niagara et le nombre de demandes de service de luxe comparativement au service de camionnette offert par l'intimé, Happy Day Tours (Toronto) Inc.

Au cours de l'audience, Hilliard a affirmé que, s'il y avait un afflux de passagers, il louerait un autocar d'un autre transporteur autorisé à offrir des services affrétés à partir de l'agglomération torontoise. Selon la Commission, cela serait contraire à l'esprit des conditions modifiées; elle entend par conditions modifiées que Hilliard peut offrir des visites guidées uniquement s'il utilise son propre équipement, et non qu'il peut vendre autant de billets que possible puis affréter un autocar d'un autre exploitant. La Commission est d'avis qu'il n'y aura pas d'afflux de passagers si Hilliard utilise un système de réservation de sièges, qui favoriserait la mise en marché de son service de luxe.

Un certificat a été délivré après que Hilliard a présenté un tarif de 79,95 \$ par personne et confirmé qu'un système de réservations était en place pour accueillir 20 passagers à la fois.

«En général, les services affrétés sont automatiquement offerts à partir de tous les endroits d'un service de ligne, à moins que les intimés prouvent qu'une telle situation irait à l'encontre des besoins et de la commodité du public.»

Dans le cadre de ces travaux, la Commission a conclu que la proposition générale ne s'appliquait pas car la demande ne concernait pas un service de ligne régulier mais un service spécial offert uniquement les fins de semaine.

La Commission estimait que le niveau de service ne justifiait pas la délivrance d'un permis d'exploitation de service affrété dans un marché aussi important que celui de l'agglomération torontoise sans la preuve des besoins et de la commodité du public.

En se basant sur les preuves et sur tous les facteurs précédents, la Commission a rejeté la demande.

7. *Thrifty Travel*
Dossier n° 42237-C
Counsellors Inc.
R. R. 3
Sudbury (Ontario)
P3E 4N1

Il s'agit d'une demande de transport de passagers et de fret expès entre l'agglomération torontoise d'une part et Parry Sound, Espanola et la municipalité régionale de Sudbury d'autre part.

On a fait des modifications concernant les véhicules, les limitant à des véhicules de luxe de 15 passagers ou moins. Les services affrétés sont également limités aux endroits situés au nord du district de Parry Sound.

On cherche à offrir aux voyageurs d'affaires une solution de rechange aux services de transport actuels par avion et par autobus entre Sudbury et Toronto. L'auteur de la demande propose d'offrir

Sept témoins du public étaient en faveur de la demande. On pouvait en considérer deux comme des témoins de moralité, car ils ont franchement avoué qu'ils n'avaient pas personnellement besoin d'un service vers Toronto. Un autre témoin a indiqué qu'elle prend l'avion ou sa voiture jusqu'à Toronto pour assister à ses réunions et qu'elle utiliserait peu le service proposé.

Une agente de voyages a avoué que 80 pour 100 des affaires de sa compagnie touchaient les loisirs et non pas les voyages d'affaires. Le représentant de la société de développement régional de Sudbury était un «témoin intéressé» plutôt qu'un utilisateur du service proposé.

La Commission a constaté que les preuves ne suffisaient pas à justifier les besoins et la commodité du public. La Commission avait de sérieuses réserves quant à la rentabilité du service proposé et aux hypothèses concernant le nombre de passagers à la base des prévisions financières comprises dans l'étude de Peat Marwick Thorne.

La demande a été rejetée.
8. *Peter Denys Hilliard*
Dossier n° 44407
Schomberg (Ontario)
LOG 1T0

Cette demande de permis d'exploitation de véhicule de transport en commun se lit comme suit : «Pour le transport de passagers par véhicule affrété pour lequel chaque passager paie un tarif comprenant l'hébergement, les repas ou des billets d'hôtels de l'agglomération torontoise, de Mississauga et de Markham à la municipalité régionale de Niagara.

La Commission a indiqué que, avant qu'elle ne donne une approbation partielle pour la section Cordova Mines-Peterborough du service de ligne, l'auteur de la demande devait aviser la Commission, dans les 30 jours suivant la présente date, s'il avait l'intention d'exploiter un service de ligne régulier entre ces deux endroits, sinon la demande serait rejetée.

Si la Commission reçoit de l'auteur de la demande une déclaration d'intention écrite satisfaisante, elle émettra un certificat.

6. *J. I. DeNure (Chatham)*

Limited
Dossier n° 02244-B19
Chatham (Ontario)
N7M 5K4

La demande de J. I. DeNure (Chatham) Limited («DeNure») pour l'obtention d'un permis d'exploitation intra-provinciale pour le transport de passagers, de bagages et de fret exprès entre Sarnia et l'agglomération torontoise selon des trajets précis a été publiée dans la Gazette de l'Ontario le 1^{er} décembre 1990.

Au cours du mois de novembre 1989, DeNure a fait une demande de permis temporaire pour exploiter un service de ligne entre Sarnia et Toronto lorsque Via Rail a annoncé sa réduction du service quotidien entre ces deux villes. On a délivré un permis d'exploitation temporaire portant certaines conditions à la suite d'une entente avec les intimés en février 1990. Le 23 mars 1990, DeNure a lancé un service de fin de semaine entre Sarnia et Toronto, offrant 4 départs dans chaque direction. Le 5 juin 1990, la Commission a autorisé la délivrance d'un permis d'exploitation permanente.

Au cours d'une conférence dans un club philanthropique à Chatham, le 16 mai 1990, Reg DeNure, président de DeNure, a annoncé que le service comprendrait 2 départs au lieu de 4 la fin de semaine en raison du petit nombre de voyageurs.

Lorsque la diminution du service a été rendue publique, les intimés de la demande originale ont présenté à la Commission un Avis de motion. Le 30 août 1990, la Commission a ordonné une nouvelle audition de la demande de permis originale pour les motifs suivants :

«Il y a eu des changements importants aux faits après l'audience mais avant la décision de la Commission, et on ne lui a pas communiqué ces changements. Si la Commission avait été mise au courant de ces changements, elle en serait peut-être venue à une conclusion différente.»

Les preuves à l'appui de cette demande ont été présentées par 32 témoins du public. Deux témoins seulement avaient utilisé régulièrement le service de fin de semaine de DeNure en 1990 et trois témoins avaient utilisé le service de façon sporadique. Les autres témoins n'avaient pas utilisé le service mais étaient des «témoins intéressés» pour Sarnia.

Au cours de l'audience, l'auteur de la demande a déposé des documents indiquant que, entre juin 1990 et janvier 1991, DeNure a transporté en moyenne 4,8 passagers par trajet, ce qui, du point de vue des revenus, est désastreux.

La Commission a remarqué que l'auteur de la demande offrait actuellement des services arrêtés à partir de tous les endroits du service de ligne proposé saut de l'agglomération torontoise. La Commission a reconnu à plusieurs reprises l'importance des revenus provenant des services arrêtés pour augmenter les revenus provenant d'un service régulier. Dans ces cas, la Commission peut accorder un permis d'exploitation d'un service arrêté sans preuves particulières du public relativement aux services arrêtés requis. Le critère utilisé par la Commission est le suivant :

transporter de l'aéroport au centre-ville de Toronto sur un trajet de P.M.C.L. Le moment des arrivées n'est en général pas le même que les heures du service régulier, alors P.M.C.L. autorise un «déplacement spécial» assuré par P.W.T. de l'aéroport au centre-ville de Toronto à une heure ne figurant pas sur l'horaire de P.M.C.L.

Une fois les comptes réglés entre les compagnies, le revenu final pour P.W.T. est de 280 \$ par déplacement, peu importe le nombre de passagers transportés, ce qui, selon la Commission, représente des frais de service affrété demandé par le groupe.

Comme le certificat temporaire émis interdit la prestation de services affrétés, le service de transport offert est une infraction aux conditions du permis.

Comme il ne serait pas dans l'intérêt du public de révoquer le certificat temporaire, ce dernier a été modifié afin d'indiquer clairement que les tarifs et l'horaire de P.M.C.L. sont compris dans les conditions du service.

5. *Ellwood Hamilton Enterprises Ltd.*
Havelock (Ontario)
KOL 1Z0

Cette demande d'Ellwood Hamilton Enterprises Ltd. («Hamilton») concerne la prolongation du service de ligne actuel de Cordova Mines à Havelock, vers l'ouest jusqu'à la ville de Peterborough, puis vers le nord jusqu'au village de Lakefield.

La Commission a entendu 14 témoins appuyant la section Cordova-Peterborough du service de ligne proposé. L'argument de base de tous les témoins est qu'ils ne voulaient pas devoir se rendre jusqu'à Peterborough en voiture pour le travail et qu'un tel service d'autocar n'était pas disponible. Selon les témoins du public, l'horaire

proposé par Hamilton était compatible avec leur horaire de travail à Peterborough.

Quant à la section Peterborough-Lakefield du service de ligne, la Commission n'a entendu que deux témoins, dont l'un pourrait être considéré comme «témoin intéressé» plutôt que comme usager possible du service proposé. L'autre témoin, un nouvel employé du collège Lakefield, aimerait utiliser le service d'autocar mais n'était pas sûr que Hamilton pourrait assurer le transport entre Peterborough et Lakefield selon l'horaire proposé.

La Commission a conclu que l'auteur de la demande avait prouvé les besoins et la commodité du public pour la section Cordova Mines-Peterborough du service de ligne. Il n'y avait à ce moment-là aucun service disponible cinq jours par semaine tôt le matin entre les collectivités à l'est de Peterborough et la ville, et les preuves présentées par le public ont indiqué que le service proposé par Hamilton répondrait à cette demande.

La Commission croit cependant que Hamilton n'a pas réussi à prouver les besoins et la commodité du public pour la section Peterborough-Lakefield du service de ligne proposé. Cette partie de la demande a donc été rejetée.

Quatre témoins ont présenté des preuves à l'appui de la section de la demande concernant un service affrété à partir de Lakefield. Ils n'ont cependant pas réussi à convaincre la Commission du besoin du public d'un service affrété séparé du service de ligne. De plus, on a souligné que les services affrétés découlent généralement de l'octroi d'un permis autorisant un service de ligne et que, dans le cas présent, la Commission estimait que l'auteur de la demande n'avait pas réussi à prouver les besoins et la commodité du public pour la section Peterborough-Lakefield du service de ligne; le droit d'offrir des services affrétés est donc éliminé.

telles demandes, la Commission les accepte sans publier l'avis public habituel de sept jours.

Trentay-Wagar Inc. a déposé une objection, soutenant que le permis temporaire délivré servait à offrir des services arrêtés à partir de l'aéroport international Lester B. Pearson, ce qui contrevient aux conditions du certificat émis.

La Commission sait que les exploitants titulaires d'un permis autorisant des services réguliers connaissent à l'occasion des périodes d'activité de pointe. Afin d'éviter les retards dans les services réguliers, ce qui indiquerait les voyageurs, les transporteurs signent des ententes avec d'autres exploitants titulaires d'un permis d'exploitation de véhicule de transport en commun afin que ces derniers fournissent des véhicules et des conducteurs pour grossir leur parc de véhicules durant ces périodes de pointe. En se basant sur ces ententes, la Commission délivre des permis d'exploitation temporaires ayant des conditions semblables à celles du permis délivré le 3 mai 1991, et qui se lisent comme suit :

«Il est permis d'effectuer des déplacements sous la direction de Penetang-Midland Coach Lines Ltd. sur les trajets et aux conditions précisés sur le permis d'exploitation de véhicule de transport en commun PV-1908 au nom de Penetang-Midland Coach Lines Ltd.

SOUS RÉSERVE que les services affrétés sont interdits.»

P.M.C.L. est l'exploitant autorisé pour ce trajet et a conclu une entente avec P.W.T. afin que ce dernier fournisse un équipement supplémentaire pour grossir son parc de véhicules. Les preuves montrent que P.W.T. transporte des passagers arrivant par avion à l'aéroport international Pearson. P.W.T. indique à P.M.C.L. le nombre de passagers ainsi que le moment approximatif de leur arrivée et demande l'autorisation de les

pas prouvé le besoin pour l'ensemble des deux universités, car un seul département de Laurier et deux départements de Waterloo ont présenté des arguments. Par conséquent, on a évalué la demande selon le besoin des départements particuliers représentés lors de l'audience.

La Commission estime que les trois témoins ont montré que Sherwood devait détenir un permis d'exploitation de véhicules de catégorie «D» autre que le permis d'exploitation d'un autocar de loisirs dont il est actuellement titulaire. L'arrivée récente de Sharp sur le marché de Waterloo, l'amélioration des anciens autocars de Martin par Ayr et le retour sur le marché de United Trails a mené la Commission à la conclusion qu'un autre transporteur de catégorie «A» était inutile en ce moment dans la ville de Waterloo.

La Commission a donc délivré un permis pour tout équipement de catégorie «D» à l'auteur de la demande afin qu'il puisse servir le département d'athlétisme et l'école de planification urbaine et régionale de l'Université de Waterloo et le département d'athlétisme de l'Université Sir Wilfrid Laurier.

4. *P.W. Transportation Limited*
Dossier n° 43995(T) (1)
Calgary (Alberta)
T2G 1V1

Ce cas est un examen effectué en vertu de l'article 16 de la Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario afin d'obtenir des soumissions concernant un certificat temporaire émis par la Commission le 3 mai 1991.

La Commission a reçu par télécopieur une demande de P.W. Transportation Ltd. («P.W.T.») pour l'obtention d'un permis temporaire d'exploitation de véhicule de transport en commun autorisant des déplacements sous la direction de Penetang-Midland Coach Lines Ltd. («P.M.C.L.») sur ses trajets. En raison du caractère urgent de

pointe; conserver de l'équipement pour toutes les éventualités ne serait pas rentable. La Commission s'inquiéterait si cette pratique s'avérait inopportune pour le public mais on n'a rien prouvé dans ce sens.

Les intimes acceptent le principe selon lequel un exploitant offrant un service régulier aurait normalement le droit d'offrir un service affrété à partir des endroits servis. La raison de ce principe est que les services réguliers sont importants pour le public et que, dans de nombreux cas, ils sont peu utilisés et justifient l'interfinancement par les revenus des services affrétés.

Après examen des preuves, la Commission a conclu qu'une moyenne de 3 à 5 passagers par jour après 18 mois d'activités ne représente pas un besoin public.

La demande d'élimination de la restriction des services affrétés a été rejetée.

3. *Sherwood Transportation Incorporated*
Dossier n° 29820-U
Goderich (Ontario)
N7A 2Y7

Dans cette demande, Sherwood Transportation Incorporated («Sherwood») cherche à servir les deux universités de la ville de Waterloo, soit l'Université de Waterloo («Waterloo») et l'Université Sir Wilfrid Laurier («Laurier») sans restriction quant à l'équipement pour les services affrétés.

La Commission a entendu le témoignage de deux personnes, l'une représentant Waterloo et l'autre Laurier. Le coordonnateur de l'équipe masculine du département d'athlétisme de Waterloo a indiqué que le département fait environ 95 déplacements par véhicules affrétés en moyenne par année. Il a parlé avec verve du service de Sherwood, qui est le transporteur exclusif du département depuis septembre 1990. Environ les deux tiers des 95 déplacements se font dans des autocars de loisirs, des autobus scolaires de

taille normale, des minibus ou des camionnettes de 15 passagers.

L'administratrice de l'école de planification urbaine et régionale de Waterloo a affirmé que Sherwood est le transporteur exclusif de son département depuis septembre 1990. Le département effectue environ 70 déplacements par véhicules affrétés par an et l'administratrice s'est montrée intéressée à pouvoir continuer de voyager dans les autobus scolaires et les minibus de Sherwood. Elle a indiqué que son département n'utilisait les autocars routiers que deux ou trois fois par an.

La coordonnatrice de l'équipe féminine d'athlétisme de Laurier a expliqué que le département d'athlétisme affrète un autobus de 90 à 95 fois par an pour les compétitions d'athlétisme universitaires. Elle a décrit les services de Sherwood comme exceptionnels. Sa principale préoccupation était de pouvoir continuer à utiliser les autobus scolaires, surtout les minibus, afin de diminuer le nombre de locations de camionnettes par le département.

L'argument commun des quatre intimes était qu'ils possédaient l'équipement nécessaire pour répondre aux besoins des deux universités. Ayr Coach Lines Limited («Ayr») a récemment acheté (en décembre 1990) Martin Bus Lines («Martin») et craint ne pas pouvoir protéger son investissement et développer son entreprise dans le marché de Waterloo. Ayr est le seul intime offrant toutes les catégories d'équipement au public de la ville de Waterloo.

Sharp Bus Lines («Sharp») a obtenu en février 1991 son permis d'exploitation de véhicules affrétés (limité aux autocars de catégorie «A») afin d'exercer ses activités dans la ville de Waterloo et son président a indiqué qu'il commence à peine à établir son entreprise sur le marché de Waterloo. La demande est quelque peu limitée puisqu'elle concerne uniquement les deux universités. La Commission estime que les témoins du public n'ont

SOMMAIRE DES DEMANDES

2. *Denny Bus Lines Limited*
Action (Ontario)
L7J 2L8
Dossier n° 32250-Y

En 1989, on a délivré à Denny un permis d'exploitation de véhicule de transport en commun pour offrir un service entre Orangeville et Brampton. On a accordé en 1990 l'agglomération torontoise. On a accordé en 1990 deux élargissements pour établir un service entre Shelburne et Orangeville et entre Orangeville et Brampton. Le permis d'exploitation original et les élargissements interdisaient les déplacements par véhicules arrêtés entre l'agglomération torontoise et la municipalité régionale de Peel. Cette demande avait pour but de lever cette interdiction.

Dix-neuf témoins du public ont exprimé leur appui de cette demande. Les preuves portaient surtout sur le besoin, le confort, la fiabilité et la juste structure entre Shelburne et l'agglomération torontoise. Onze témoins ont apporté comme argument la nécessité de maintenir le service régulier. Trois témoins sur 11 seulement avaient utilisé le service pour aller dans l'agglomération torontoise ou en revenir.

L'avocat de l'auteur de la demande a indiqué que le fait que l'équipement de Denny est utilisé par d'autres transporteurs titulaires de permis et le nombre de déplacements directs par véhicules arrêtés effectués par Denny prouvaient qu'il y a un manque d'autocars routiers convenables pour satisfaire à la demande du marché des services arrêtés dans l'agglomération torontoise.

Selon la Commission, cette pratique n'indique pas nécessairement un manque d'équipement pour servir l'agglomération torontoise. Il est généralement convenu et accepté que les exploitants ont recours à un équipement supplémentaire de temps à autre pour répondre aux demandes de

Ce qui suit est un sommaire des demandes sur lesquelles la Commission a dû se prononcer au cours de l'année civile 1991 et ne représente que quelques exemples du type de dossiers traités par la Commission. Ces sommaires ne doivent pas être interprétés comme étant la décision officielle de la Commission sur une affaire quelconque. Pour obtenir le texte complet de la décision, il convient de s'adresser aux bureaux de la Commission.

A. SOMMAIRE DES DEMANDES DE TRANSPORT PAR AUTOCAR

1. *Ben John Janicki*
Fruitland (Ontario)
LOR 1LO
Dossier n° 39588-B

Cette demande de permis extra-provincial avait pour but d'obtenir l'élargissement d'un permis existant en portant de 11 à 33 le nombre maximum de places assises dans les véhicules de transport en commun.

La Commission était préoccupée par le fait que le permis de l'auteur de la demande servait à des allers uniquement. Cette situation s'expliquait par le fait que, malgré un délai considérable, le titulaire du permis n'avait toujours pas fait une demande de permis complémentaire exigé par la province de Québec. La Commission a donc jugé qu'il était impossible d'accepter une demande d'élargissement du permis si on n'utilise pas à ce moment ce dernier de la façon convenue.

La Commission hésite à délivrer un permis pour des allers uniquement pour le transport par autocar comme pour le camionnage. Le permis n'avait évidemment pas été délivré pour des allers uniquement.

La demande a donc été rejetée.

DESCRIPTION DES FONCTIONS DE LA COMMISSION

La Commission est constituée en vertu de la *Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario*. Elle a des pouvoirs quasi judiciaires et tient des audiences publiques ayant pour objet des demandes de permis d'exploitation d'entreprises locales et extra-provinciales de camionnage et de transport par autocar, assujetties à la *Loi de 1988 sur le camionnage*, la *Loi sur les véhicules de transport en commun* et la *Loi de 1987 sur les transports routiers*.

Transport par autocar

Aux termes de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* et de la Partie I de la *Loi de 1987 sur les transports routiers*, la Commission, qui a

Camionnage

été saisie d'une demande de permis, indique au ministre des Transports si la délivrance du permis d'exploitation d'entreprises locales et extra-provinciales de transport par autocar est compatible avec les besoins et la commodité du public.

D'après les exposés écrits de personnes intéressées, la Commission détermine si elle doit tenir une audience d'intérêt public relativement à une demande de permis autorisant le camionnage local et extra-provincial. Au besoin, la Commission tient une audience d'intérêt public pour déterminer si l'entreprise proposée est susceptible de nuire à l'intérêt public.

MESSAGE DU PRÉSIDENT

En 1991, la Commission des transports routiers de l'Ontario a fonctionné avec un budget de 985 000 \$, soit une diminution de 28 pour 100 par rapport au budget de 1 365 000 \$ de l'année précédente. Des revenus de 30 000 \$ ont été générés par les droits de présentation des demandes de permis, les frais d'audience et les permis spéciaux.

Au cours de cette période, la Commission a reçu 442 demandes de permis d'exploitation de véhicule de transport en commun et 11 demandes de permis d'exploitation de véhicule utilitaire de transport en commun. Ces chiffres représentent une modeste diminution du nombre de demandes de permis de transport par autocar mais indiquent une chute de 70 pour 100 des demandes de permis de camionnage comparativement aux chiffres de 1990. Le nombre de demandes traitées a légèrement augmenté pour atteindre 423 en tout, ce qui indique qu'il n'existe à peu près aucun arriéré dans les demandes devant être traitées par la Commission. Les retards sont causés par des renseignements incomplets ou incorrects présentés à la Commission. On invite le lecteur à consulter les annexes du présent rapport pour obtenir un examen détaillé des diverses demandes.

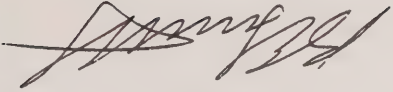
La charge de travail générale de la Commission a continué de diminuer, il semble maintenant qu'elle s'est stabilisée au niveau actuel. J'ai examiné avec des représentants du ministère le rôle futur de la Commission et les mesures à prendre pour élargir son secteur de compétence.

La Commission a mis en oeuvre de nouvelles procédures concernant les demandes de permis d'exploitation de véhicule de transport en commun. Ces nouvelles procédures ont pour but de favoriser un échange de renseignements pertinents dès le départ, ce qui éviterait d'avoir recours à de longues audiences publiques inutiles ou excessives. La Commission est en train de surveiller leur efficacité mais n'a pas encore fait de constatations particulières.

En tant que président, j'ai participé activement aux réunions du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé; j'ai également siégé au comité des questions réglementaires et juridiques de la Commercial Vehicle Safety Alliance, organisme composé des représentants du Mexique, des États-Unis et du Canada. Son mandat général porte sur la sécurité des véhicules utilitaires.

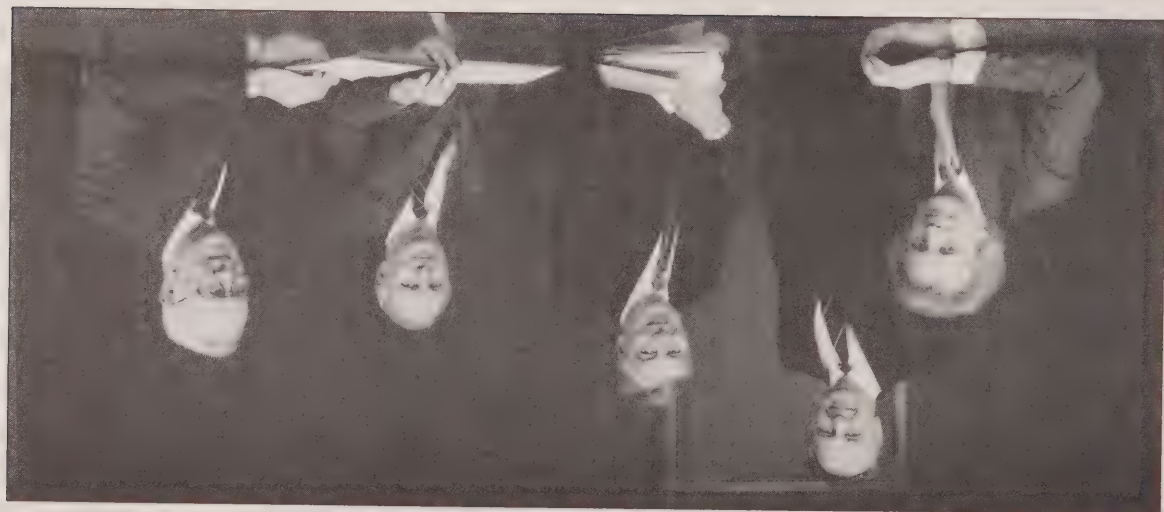
En mai 1991, le ministre des Transports a demandé à la Commission d'examiner la question des permis inactifs dans l'industrie des véhicules de transport en commun en Ontario, d'enquêter et de présenter un rapport sur la question. En vertu de notre mandat, nous avons tenu une série de rencontres publiques avec les groupes et les particuliers intéressés de l'industrie des véhicules de transport en commun. Le rapport de la Commission, qui résume les demandes présentées, nos constatations et nos recommandations, a été présenté au ministre en décembre 1991.

Le président,



B. E. Smith

Conformément à l'article 29 de la Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario, L.R.O. de 1980, chapitre 338, la Commission des transports routiers de l'Ontario présente le trente-cinquième rapport annuel de ses activités à l'honorable Ed Philip, ministre des Transports, pour l'année civile 1991.



MEMBRES DE LA COMMISSION

| | | |
|----------------|----------------|-----------------|
| B. E. Smith | Président | 10 mars 1986 |
| J. E. Magee | Vice-président | 2 avril 1986 |
| E. J. Canning | Vice-président | 27 juillet 1989 |
| G. R. Samis | Membre | 17 mars 1986 |
| E. R. Skelcher | Membre | 14 février 1987 |

DATE DE NOMINATION

TABLE DES MATIÈRES

| | |
|----|---|
| 1 | Liste des membres |
| 2 | Messsage du président |
| 3 | Description des fonctions de la Commission |
| 4 | Sommaire des demandes |
| 19 | Pétitions présentées au Conseil des ministres |
| 20 | Annexe «A» - Organigramme de la Commission |
| 21 | Annexe «B» - Répartition des recettes |
| 22 | Annexe «C» - Données financières |
| 23 | Annexe «D-1» - Demandes reçues |
| 24 | Annexe «D-1» - Suite |
| 25 | Annexe «D-2» - Demandes traitées |
| 26 | Annexe «D-3» - Audiences |
| 27 | Annexe «D-3» - Suite |
| 28 | Annexe «D-3» - Suite |
| 29 | Annexe «B» - Graphiques (1, 2) |
| 31 | Annexe «F» - Explication des abréviations |


A : L'honorable Gilles Pouliot, ministre des Transports

Monsieur le ministre,

J'ai l'honneur de vous présenter le rapport des activités de la Commission des transports routiers de l'Ontario pour l'année civile terminée le 31 décembre 1991.

Veillez agréer, Monsieur le ministre, l'assurance de ma très haute considération.

Le président,



B. E. Smith

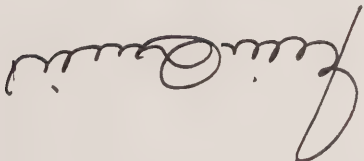
A : L'honorable Henry N.R. Jackman, C.M., O. St.J., B.A., L.L.B., L.L.D., lieutenant-gouverneur de la province de l'Ontario

VOTRE HONNEUR,

J'ai le plaisir de vous présenter le rapport annuel de la Commission des transports routiers de l'Ontario pour l'année civile terminée le 31 décembre 1991.

Veuillez agréer, Votre Honneur, l'assurance de ma très haute considération.

Le ministre,

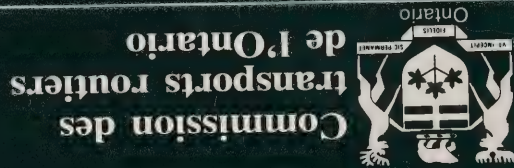


Gilles Pouliot



Rapport Annuel
de la
Commission des Transports Routiers de l'Ontario
pour l'année terminée le 31 décembre 1991

RAPPORT ANNUEL 1991



A20N
T710
A56



Ontario
Highway
Transport
Board

ANNUAL REPORT 1992

Annual Report

Of

Ontario Highway Transport Board

for the year ending December 31, 1992



To: The Honourable Henry N. R. Jackman, C.M., O.St. J., B.A., L.L.B., L.L.D.,
Lieutenant Governor of the Province of Ontario

MAY IT PLEASE YOUR HONOUR:

The undersigned takes pleasure in submitting the Annual Report for the Ontario Highway
Transport Board for the calendar year ending December 31, 1992.

Respectfully submitted,

A handwritten signature in dark ink, appearing to read "Gilles Pouliot". The signature is fluid and cursive, with the first name "Gilles" written in a larger, more prominent script than the last name "Pouliot".

Gilles Pouliot,
Minister.

To: The Honourable Gilles Pouliot, Minister of Transportation

Sir: I have the honour to present the report of the activities of the Ontario Highway Transport Board for the calendar year ending December 31, 1992.

Respectfully submitted,

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'B. E. Smith', with a stylized, flowing script.

B. E. Smith,
Chair.

TABLE OF CONTENTS

| | |
|---|----|
| List of Members | 1 |
| Chair's Message | 2 |
| Description of Board's Functions | 3 |
| Application Summaries | 4 |
| Petitions to Cabinet | 23 |
| Board Policy Statements | 24 |
| Appendix "A" - Board Structure | 25 |
| Appendix "B" - Breakdown of Revenue | 26 |
| Appendix "C" - Financial Data | 27 |
| Appendix "D-1" - Applications Received | 28 |
| Appendix "D-2" - Applications Processed | 29 |
| Appendix "D-2" - Continued | 30 |
| Appendix "D-3" - Applications Heard | 31 |
| Appendix "D-3" - Continued | 32 |
| Appendix "D-3" - Continued | 33 |
| Appendix "E" - Graphics (1, 2) | 34 |
| Appendix "F" - Legend | 36 |

The Ontario Highway Transport Board in accordance with Section 33 of the Ontario Highway Transport Board Act, R.S.O., 1990, Chapter 0.19 submits its thirty-seventh Annual Report upon its affairs to the Honourable Gilles Pouliot, the Minister of Transportation, for the calendar year 1992.



| MEMBERS OF THE BOARD | | DATE FIRST APPOINTED |
|----------------------|------------|----------------------|
| B. E. Smith | Chairman | March 10, 1986 |
| J. E. Magee | Vice Chair | April 2, 1986 |
| E. J. Canning | Vice Chair | July 27, 1989 |
| G. R. Samis | Member | March 17, 1986 |
| E. R. Skelcher | Member | February 14, 1987 |

MESSAGE FROM THE CHAIR

In 1992, the Ontario Highway Transport Board operated with a budget of \$991,600 a very modest increase of 0.7% from the previous year budget of \$984,700. Revenues of \$97,000 were received which came mainly from application fees, hearings and special authorities.

During 1992, a total of 510 public vehicle applications were received and 32 trucking applications. These numbers reflect a 13% increase in bus applications and an increase in trucking applications from 11 in 1991 to 32 in 1992. This increase in trucking applications was due to the passing of the Truck Transportation Amendment Act, 1991 which permitted three specified exceptions to the moratorium on the issuance of new operating authorities. The two year moratorium on new applications filed under the Truck Transportation Act, 1988 will end April 25, 1993. Applications processed were up somewhat to a total of 593 from 423 for the previous year. No backlog exists for applications waiting for processing by the Board. Otherwise, any delays are caused by incomplete or incorrect information being filed with the Board. The reader is invited to refer to the appendices of this Report for a detailed review of the various applications.

I took an active role at meetings of the Canadian Council of Motor Transport Administrators (CCMTA), which is a national body made up of transport regulators from all provinces, the territories and the federal government. In addition, I participated as a member of the Regulatory and Legal Affairs Committee of the Commercial Vehicle Safety Alliance (CVSA), an international organization with a broad mandate that focuses on commercial vehicle safety.

In 1992, the Board revised and updated all of its Policy Statements. A list identifying the subject matter of these statements is included in this Report.

On May 25, 1992, the Minister of Transportation and the Attorney General appointed a Task Force comprising myself as Chair and Larry Fox from the Ministry of the Attorney General to examine, investigate and report on the development of a system of civil penalties in the area of public and commercial vehicle transportation. The interim report of the Task Force is expected to be submitted to the Minister of Transportation and Attorney General early next year.



B. E. Smith,
Chair.

DESCRIPTION OF BOARD'S FUNCTIONS

The Board is constituted by virtue of, and in accordance with the provisions of the Ontario Highway Transport Board Act. It acts as a quasi-judicial body and conducts public hearings with respect to applications for operating licences for local and extra-provincial truck and bus undertakings under the Truck Transportation Act, 1988, the Public Vehicles Act, and the Motor Vehicle Transport Act, 1987.

Bus Transportation

Under the Public Vehicles Act and Part I of the Motor Vehicle Transport Act, 1987, the Board on applications brought before it, certifies to the Minister of Transportation whether public

necessity and convenience warrant the issuance of operating licences for local and extra-provincial bus undertakings.

Truck Transportation

The Board determines on the basis of written submissions from interested persons, whether there is a need to hold a public interest hearing with respect to applications for licensing authority for local and extra-provincial movement of goods. If there is a public hearing need, it holds the public interest hearing to determine whether or not the undertaking proposed would likely be detrimental to the public interest.

APPLICATION SUMMARIES

The following summaries of applications determined by the Board in the 1992 calendar year represent some examples of the type of matters handled by the Board. These summaries should not be taken as the official Board determination on any matter. For that, reference should be made to the Board's complete decisions which may be requested from its offices.

A. BUS APPLICATION SUMMARIES

1. *A.J. Bus Lines Limited* File #12921-A12/A13
Elliot Lake, Ontario
P5A 2J9

Palangio Enterprises File #35970-F/G
1982 Limited
North Bay, Ontario
P1B 7S8

A.J. Bus Lines Limited ("A.J.") and Palangio Enterprises 1982 Limited ("Palangio") applied for extra-provincial and public vehicle operating licences for the transportation of passengers on a chartered trip from the Regional Municipality of Sudbury.

The evidence in support of A.J. focused on a shortage of equipment and the depressed economy in its licensed area.

Twelve witnesses testified in support of A.J. representing organizations who had chartered buses from time to time. They spoke of the need for Class "A" and/or Class "D" equipment particularly Class "D" of a type commonly referred to as mini coaches. Two of these witnesses, a tour operator and a carrier had leased mini coaches from A.J. because that class of equipment was not available in Sudbury.

Evidence was also submitted by witnesses as to the bleak economic outlook in A.J.'s licensed

area which included Elliot Lake and Sault Ste. Marie; whereas the economic environment in Sudbury was relatively healthy and expanding.

The evidence for Palangio centred on a shortage of equipment, systemic failure in the level of service being provided and the need for an additional carrier.

Eleven public witnesses testified in support of Palangio. It was their evidence that they could not obtain equipment, particularly video equipped Class "A" coaches which they required to meet their particular needs. As a result they sought out Palangio to fulfill their requirements. One witness stated that VCR equipped coaches were crucial in a number of situations.

The Board was satisfied that there were equipment shortages in Sudbury and particularly VCR equipped coaches. It found that there are two levels of service in Sudbury, Class "A" and Class "D". One carrier operates Class "A" and Class "D" equipment while two other carriers operate only Class "A".

The Board found that the public evidence met the test of public necessity and convenience and warranted the granting of Class "A" and Class "D" intra-provincial licences from Sudbury. However, the Board was not satisfied that there was a need for two additional carriers with both classes of equipment.

The Board found that there is a shortage of Class "D" public equipment and particularly a type known as mini coaches. A.J. possessed such equipment and there was a public need for it.

Therefore, a certificate was issued to A. J. granting a public vehicle operating licence for chartered trips from the Regional Municipality of

Sudbury, restricted to Class “D” public vehicles with a maximum seating capacity of 30 passengers.

Palangio and the public witnesses who appeared on its behalf satisfied the Board that there is a shortage of Class “A” public vehicles and especially video equipped. Therefore, a certificate was issued to Palangio granting a public vehicle operating licence for chartered trips from the Regional Municipality of Sudbury restricted to Class “A” public vehicles.

The applications for extra-provincial licences for chartered trips from Sudbury were denied.

2. *Trott Transit Ltd.* File #34255-A
Mississauga, Ontario
L5M 1R4

The applicant Trott Transit Ltd. (“Trott”) applied for a public vehicle licence in two parts. Firstly, for the transportation of passengers on a chartered trip from points in the Regional Municipality of Peel. Secondly, for the transportation of children attending private day care centres located in North York and Etobicoke on a chartered trip from points in North York and Etobicoke.

The public witnesses in support of the applicant centred on the location of Trott relative to its customers, its support of community activities and the personalized service received. In addition the witnesses emphasized the courtesy, the price and the condition of the bus equipment provided.

The respondents’ concerns focused on the need for greater utilization of their bus equipment. They cited the possible impact that the introduction of an additional carrier in

Mississauga might have on them particularly during a period of economic downturn.

A Policy Statement issued by the Minister of Transportation recommended to the Board when determining public necessity and convenience to consider: “The need for competition to ensure the best service at the lowest cost to the public, while having regard to the economic impact on the licensed carriers”.

The Board found the evidence in support of this application supports the above Policy Statement.

It was determined by the Board that Trott is financially sound, provides a good reliable service for a very particular market, and the issue of a licence would have a minimal impact on the respondents. However, the Board was not satisfied that there was a need to serve the entire Regional Municipality of Peel.

As a result a certificate was issued for chartered authority from the City of Mississauga to points in the Regional Municipalities of Durham, York, Peel, Halton, Waterloo, Hamilton-Wentworth and the Counties of Dufferin, Wellington, Brant and the Municipality of Metropolitan Toronto.

3. *Calssada Investments Ltd.* File #44390-A
Toronto, Ontario
N3H 4S6

An intra-provincial public vehicle application was filed by Calssada Investments Ltd. (“Calssada”) to transport crew members for Air Portugal (“TAP”) and Belgian World Airlines (“Sabena”) operating out of Lester B. Pearson International Airport (“LBP”) between the airport and the City of Toronto. Chartered trips were prohibited.

The two public vehicles proposed will have a maximum seating capacity of 25 passengers.

The Board heard testimony adduced through the Station Managers of the two named airlines. Flight and cabin crews employed by the airlines require transportation between LBP and hotel accommodations in downtown Toronto.

The size of the crews employed by both airlines are such that full size coach equipment is too large and expensive. On the other hand, limousines are too small, requiring the use of three or four vehicles.

Both Sabena and TAP use vehicles similar to those proposed by the applicant for crew transportation at other international airports.

The applicant's president was of the view that the transportation of airline crews is a segment of the transportation market which requires a specialized, custom service not available at LBP. He proposed to acquire two mini coaches which would permit the transportation of the entire crew and their baggage in one vehicle. The service would include continuous tracking of flight arrival and departure information.

The Board found that the research undertaken by the applicant and the financial data assembled was sufficient to support the requirements of operating the proposed service.

The Board was satisfied that public necessity and convenience warranted the issue of a certificate for a public vehicle operating licence for the specialized transportation service required by the two supporting airline companies. Operating one vehicle to replace three or four is desirable from an environmental viewpoint and maximizes the utilization of capital, labour and fuel.

4. *Symcha Transportation Ltd.* File #37818-G/H
Markham, Ontario
L3R 1C1

Two applications were filed by the applicant Symcha Transportation Ltd. ("Symcha"). The first was for an extension to its public vehicle operating licence and the other for an extra-provincial operating licence, for charter privileges from the Regional Municipalities of York, Peel, Durham, the County of Simcoe and the Municipality of Metropolitan Toronto restricted to Class "D" public vehicles having a seating capacity of 28 passengers.

Support of the applications was adduced through representatives of organizations who arrange educational tours, a Conference and Convention Planner and several tour operators specializing in the seniors and the Asian tourist market.

The supporting witnesses stated that as a result of the current economic downturn, the size of the groups travelling has declined. As a result a 47 passenger bus, used exclusively in previous years could not currently be filled to the minimum requirement of 35 passengers. Research by Symcha indicated a niche in the tour market for the use of 28 passenger Class "D" equipment with amenities such as, air conditioning, reclining seats, VCR and washroom facilities.

Rather than cancel a charter because of the necessary 35 passenger minimum, tour operators stated that they could successfully market charters employing 28 passenger coaches. Thus a void had developed and Symcha sought to provide a service to this section of the chartered bus market.

The respondents were concerned with the addition of another carrier to serve the largest population concentration (the Golden Horseshoe) in Ontario.

The supporting witnesses felt that the Symcha equipment was superior to that offered by the respondents and were categorical in stating that their customers demand modern equipment with the amenities of a modern 47 passenger coach.

Public necessity and convenience warranted the issue of Certificates for an extension to the public vehicle operating licence, complemented with an extra-provincial operating authority. The evidence submitted satisfied the Board that a niche had developed in Metropolitan Toronto and contiguous municipalities for the type of service proposed and that Symcha's equipment was more upscale than the mini coaches currently being provided. The Board was of the opinion that the introduction of Symcha into the Toronto and surrounding charter market would have a minimal impact on the respondents, in view of its restriction to Class "D" equipment.

5. *Piche & Son Garage Limited* File #29733-D/E
Russell, Ontario
K4R 1E3

The applicant Piche & Son Garage Limited ("Piche") owned and operated by Richard Leblanc operates a school bus business.

Piche proposed licensing three of its Class "D" chrome yellow school buses in intra and extra-provincial operations, when not required for school purposes, as follows:

"For the transportation of passengers on a chartered trip, from:

- (a) a place known as Marionville, Marvelville and Russell in the Township of Russell in the United Counties of Prescott and Russell; and
- (b) a place known as Morewood in the Township of Winchester in the United

Counties of Stormont, Dundas and Glengarry; and

- (c) the Village of Winchester in the United Counties of Stormont, Dundas and Glengarry.

Seven public witnesses appeared in support of the application. The central theme was that they were looking for lower and more affordable rates which they believed the applicant would provide. They also sought a local carrier who was francophone.

One of the witnesses who represented a group of about 15 French union farmers in Marionville had not inquired of the applicant or the respondents as to their rates and did not have any plans to make a chartered trip.

A second witness who was co-owner representing Morewood Lodge testified that during the previous 26 months no charter trips had been undertaken and no inquiries had been made about the cost or service available from the applicant or any of the respondents.

The five other witnesses had never chartered a bus and did not have any plans to do so.

Four respondents testified they had the equipment, they engage bilingual (francophone) drivers and their rates were equal to or less than the rates proposed by the applicant.

After reviewing the evidence, the Board was satisfied that the evidence of public necessity and convenience was insufficient to warrant the granting of an operating licence, therefore both applications were denied.

6. *Autobus La Quebecoise Inc.* File #44424-A
St-Lambert De Levis, Quebec
G0S 2N0

This extra-provincial application of Autobus La Quebécoise Inc. ("Autobus") was heard at a joint sitting of the Quebec Transport Commission and the Ontario Highway Transport Board. Each Board issued its decision independently.

The six respondents at the commencement of the hearing entered into negotiations in order to arrive at a settlement of the outstanding issues with the intention of arriving at a form of an operating licence that would satisfy the concerns and interests of all parties. The Board encouraged these negotiations and delayed the commencement of the public hearing in order to provide sufficient time for completion of the discussions among the parties.

The application was for a broad extra-provincial licensing authority that seeks both one-way charters from Lester B. Pearson International Airport ("Pearson") at Mississauga and from the Mirabel International Airport ("Mirabel") in the Province of Quebec, as well as round trip charter authority from Pearson.

The service intended is for a chartered trip service for three named tour operators who bring overseas tourists from France to Canada. These tourists arrive either at Mirabel or Pearson and their stay varies in duration from seven to twenty-one days. Each scheduled tour stops at points of interest in both the Provinces of Ontario and Quebec. In most instances, the airport of departure is different from the one of arrival.

Eventually a settlement was reached by the parties on the terms of the proposed licence and it was presented to the Board for its approval. The key features of the agreement were that round trip charters from Pearson have been deleted; the service is restricted to three named tour companies; and there is a restriction relating to the location of the tour companies main

office in Canada. In addition the amount of time spent by the tour in Quebec must be specified and the equipment is restricted to a minimum seating capacity of 47 passengers.

The parties in this proceeding are representative of the carriers who actively engage in airport bus services from both provinces, and therefore this settlement, including its terms and conditions, may be considered as a model to be adopted in other situations.

The issues raised in this application are important to the interests of both provincial governments and also to the national interest under the federal Motor Vehicle Transport Act, 1987. From the federal perspective, public interest means having an economical and efficient bus transportation system where traffic moves freely from one province to another with a minimum of restraint. On the other hand provincial interest must take into account the concerns and interests of provincial operators, local business and labour which may have a more provincial content. It is a goal of both the federal government and the provinces to promote the tourist industry. The settlement, therefore attempts to resolve all of the competing interests in some acceptable fashion. The Board emphasized the fact that the extra-provincial authority granted by the Province of Ontario is for a licence which authorizes the bus movement only to the provincial boundary, although restrictions may be imposed which extend beyond the provincial line.

It was expected that Ontario based carriers may apply for an airport authority from the Province of Quebec similar to the one under discussion and the Board sought some clarification on the requirements of the Quebec Transport Commission for an airport authority.

Two experienced transportation lawyers from Quebec advised the Board that under

Quebec rules an applicant must be domiciled in the province for at least six months prior to making application for a licence. Domicile in French translates generally to residence. It appeared that the residency requirement for an Ontario based applicant is not overly demanding as the Board was informed that an arrangement with a ticketing agent was offered as an example which was accepted in one case.

Subsequent to the public hearing, the affidavit of a representative of each of the three named tour companies pertaining to the need for the proposed service was filed with the Board in support of the certificate to be granted.

7. *J. & T. Murphy Limited* File #02947-A22/A23
Arva, Ontario
NOM 1C0

J. & T. Murphy Limited ("Murphy") sought to remove from its operating licences a restriction against the operation of chartered trips from the City of London using Class "A" public vehicles. Currently, Murphy is licensed to provide chartered trips from the City of London using Class "D" vehicles and may only use Class "A" equipment to serve schools in London.

The two respondents moved for an adjournment following the introduction of the applicant's corporate evidence. They submitted that the application was premature as the reason for filing now was a perceived threat to the existing charter rights enjoyed by the applicant, posed by the proposed annexation by the City of London of surrounding territory.

The Board denied the motion for adjournment. The sitting panel were of the view that the proposed annexation may have prompted an application at this time but the test of public necessity and convenience was the determinative factor for consideration.

It was evident that the applicant was currently serving a segment of the London charter market. However, the majority of the public witnesses using Murphy boarded at points outside London where Murphy is currently licensed. They found it inconvenient at times to travel to a boarding point outside the City.

No evidence was filed by one respondent as to the potential impact on their operation of another carrier in London. The second respondent acknowledged that the impact on their operations would be minimal if the number of additional Class "A" coaches permitted were restricted.

Based upon the evidence submitted the Board was satisfied that public necessity and convenience would be satisfied by allowing a gradual integration of the applicant into the charter market for Class "A" public vehicles from London. The certificates issued restricted the applicant to the use of two (2) Class "A" public vehicles to December 31st, 1995 and to five (5) such vehicles after that date.

8. *Charterways* File #22720-C26/C27
Transportation Limited
London, Ontario
N6A 4Z3

Charterways, a large school bus operator, applied for extra-provincial and public vehicle charter authority to transport passengers from points in the Regional Municipality of Peel and the Town of Oakville. Although it holds public charter rights in Mississauga it does not have such privileges in either Brampton, Caledon or Oakville. It was Charterways contention that a public vehicle licence would enable them to make a more efficient use of their fleet and be more competitive when bidding for school contracts and public charter business.

Twenty-four public witnesses representing a cross-section of the community appeared in support of the application.

The majority of these witnesses were from Brampton. They wanted an alternative to the existing Class "D" carriers in Brampton. Many spoke of Charterways as a "local" carrier because of its terminal in Brampton and its numerous school buses in the city. Most of the Brampton witnesses seemed to be unaware of Penetang-Midland Coach Lines Limited ("PMCL") presence in Brampton and those who had utilized PMCL service had some complaints.

As for Caledon, the Board heard only two public witnesses and their evidence was very weak.

The public witnesses for Oakville testified that they would like another choice of carrier and they believed that this would offer their respective groups more flexibility. One witness from the Kerr Street Senior Citizens Centre spoke of the increasing demand for day trips for seniors. Most of the Oakville witnesses were not aware of PMCL's presence in the community.

In assessing the public evidence, the Board believed that although it was not overwhelming it was sufficient to satisfy the test of public necessity and convenience for public vehicle charter rights from the City of Brampton and the Town of Oakville. However there was insufficient evidence from Caledon to warrant the granting of a licence. The extra-provincial portion of the application was denied because there was literally no evidence of public necessity and convenience.

9. *Barry Clayton Marchant* File #42993-C
Kenora, Ontario
P9N 3W8

This application is for extra-provincial charter authority from points in the Districts of Kenora and Rainy River to the Ontario/Manitoba and Ontario/U.S.A. border crossings restricted to 15 passenger public vehicles.

During the two day hearing, nine public witnesses and two corporate witnesses appeared in support of the application. Three of the public witnesses represented businesses engaged in the travel tourism industry. Another three witnesses were employed in the physical education departments of secondary schools in Kenora. Two other public witnesses were employed at the Kenora Municipal Airport. Much of the traffic arrives at this airport in private or charter aircraft and requires ground transportation to various points. The applicant provides 24 hour service daily and is available on short notice to provide the required transportation. Occasions arise when the aircraft to pick-up an outbound group is diverted to Winnipeg. These groups then require immediate ground transportation to meet their aircraft.

The applicant acknowledged that extra-provincial charter trips had been operated illegally, primarily to Winnipeg. The Board never condones illegal operations, however it was prepared in this case to accept the applicant's explanation that he was unaware that extra-provincial movements required a different licence from the public vehicle licence which was issued. It was pointed out by the Board that licensees have an obligation to make themselves fully aware of the legislation and regulations governing the transportation of passengers.

A further issue arose whether one-way charters can properly be operated extra-provincially under the terms applied for herein. The Board was of the opinion that the words "return of the same passengers on the same

chartered trip to point of origin" is permissive only. If the carrier is returning with passengers he may do so, as long as they are the same passengers and on the same chartered trip. One-way charters may be operated from a point authorized in the operating licence to a destination but not in the reverse direction.

Based on the evidence adduced, the Board was of the opinion that public necessity and convenience warrants the granting of a certificate for extra-provincial chartered trips from designated points in the District of Kenora.

Subsequently a Motion for review was brought by the Ontario Motor Coach Association ("OMCA"). The OMCA was granted status as a party in these proceedings. No other parties of record appeared on the Motion.

In the application of April 23, 1992, the Board was dealing with an extra-provincial operating licence which read:

"For the transportation of passengers on a chartered trip from the District of Kenora to the Ontario/Manitoba, Ontario/U.S.A. border crossings for furtherance and for the return of the same passengers on the same chartered trip to point of origin."

The Board found that this particular language in an operating licence granted the operator the right to conduct one-way charter movements originating from the point or points named in the licence. This interpretation led to this Motion.

Counsel for the OMCA sought to have a rehearing on that portion of the Reasons for Decision of April 23, 1992 which dealt with one-way charter movements. OMCA had no objection to the Board issuing an amended certificate to the applicant Marchant in order to

grant a one-way charter authority as contemplated by the Decision.

The Motion was approved to the extent that the certificate of Marchant of May 7, 1992 was amended by providing in a separate clause that one-way charter movements are permitted from the District of Kenora with a restriction on chartered trips from the Towns of Dryden, Sioux Lookout, the Township of Ear Falls, Ignace and Vermilion Bay.

The Board decided to issue an Order amending all certificates which contain language similar to that used in the Marchant application. The purpose of the amendment would be to express clearly, that one-way charter movements are not permitted with such wording in a licence.

Notice of Intention was published giving an opportunity to all interested parties to make their submissions to the Board. Following the submissions, the Board issued an Order adding the following proviso to all Certificates which include the above wording:

"PROVIDED that there be no pick-up or discharge of passengers except at the point of origin."

10. *Transtario Bus Lines Inc.* File #29214-A7
Peterborough, Ontario
K9W 6V6

Transtario applied for a scheduled line run for the transportation of passengers and express freight between Cookstown, Mississauga, Lester B. Pearson International Airport ("PIA") and Metropolitan Toronto and all intermediate points such as Bradford, Aurora and Vaughan via a defined route.

The 31 day hearing was the longest public vehicle hearing conducted by the Board in its

history. Thirty-eight witnesses appeared in support of the application representing seniors groups, municipal governments, travel agencies, recreational and church groups. The basic theme of the witnesses was that they wanted a direct service from their respective municipalities to either downtown Toronto or PIA in a highway coach and there was no such service presently available to them.

The respondents contended that there was insufficient demand to make the line run viable and that the route was designed to attract charter rights from as many points as possible rather than serve the convenience of the travelling public.

The charter witnesses represented a cross section of the community, mainly from Metropolitan Toronto. Most of these witnesses testified that they had been using Transtario for several years for charter purposes even though the carrier was unlicensed to serve Metropolitan Toronto, Mississauga or Vaughan. The Vice President of Transtario, Mr. Gary Bolton, explained that the charters were conducted in compliance with subsections (4), (5) and (6) of Section 9 of Regulation 888 pursuant to the Public Vehicles Act.

The purpose of subsections (4) and (5) of Section 9 was to provide a relief mechanism in the event that the existing licensed carriers cannot provide sufficient equipment at a given point in time. This section of the Act does not provide an alternative method of licensing. Section 6 of the Public Vehicles Act makes it clear that the sole licensing mechanism is a Board determination of public necessity and convenience.

Mr. Bolton testified that Transtario had developed a system of call sheets to comply with the above subsections of Section 9 of Regulation 888. These sheets are supposed to

be used to determine carrier availability for each chartered trip from areas for which Transtario is not licensed.

In reply to the respondents request Mr. Bolton submitted 13 months of call sheets dating from August 1, 1990 to August 31, 1991. The call sheets purportedly demonstrate that for any charter trip conducted during the so called window period, Transtario called all of the licensed carriers in the municipalities in question to determine if they had equipment available.

The Board was supplied with examples of transportation contracts or confirmation orders by Transtario to explain their system of administering the charter part of their business. These invoices are prepared for each charter and they provide detailed information on each charter trip. The call sheets submitted by Transtario did not provide any information as to the pick-up point, the destination, the number of buses required, etc. All that these call sheets indicate are that Transtario has called a carrier and sought to determine if the carrier has buses available for certain up coming dates without reference to a specific trip. The corporate evidence indicates that Transtario has not called all of the licensed carriers in the municipalities in question for charters that it has conducted.

The Board reviewed the evidence of specific carriers as to the availability of buses. Voyageur Colonial Limited which has charter rights out of Toronto, had three to five coaches available for charter purposes everyday on 256 days out of the 395 days in question.

Tokmakjian Limited, which also holds charter authority out of Metropolitan Toronto, had coaches available each day on 362 days of the 395 days under discussion. The President of Trentway-Wagar Inc. stated that his company had "plenty of buses available" for

the 13 month period in question. Further, he provided detailed evidence for each day in that period to support his claim of substantial equipment availability and to refute any claim of a shortage of equipment. In addition to the discrepancies with respect to the availability of equipment between Transtario's call sheets and Trentway's daily records, there were repeated discrepancies in the names listed on the call sheets and the persons contacted by Transtario at Trentway.

On October 31, 1991 Transtario conducted a chartered trip from North York to Sudbury. At that time Penetang Midland Coach Lines Ltd. had 27 coaches available according to Brian Dubeau, General Manager of the company. Mr. Dubeau also alleged that Transtario held itself out to members of the public to be licensed out of Toronto. Eleven charges were laid against Transtario by the Ministry because of illegal charters out of Toronto and Mississauga in 1990.

Richard Storrey, counsel for Greyhound Lines of Canada Ltd., referred to the call sheets and the charter coach orders of Transtario as "a fraud". These documents, he declared were intentionally and falsely created to deceive this Board by "portraying a picture which is far from the truth".

The Board heard evidence with respect to transportation contracts (charter orders) for charters conducted by Transtario. Mr. Bolton's evidence was that he does not consider a charter as confirmed until Transtario has actually received the money from the client and that consequently most of the charters on the charter orders indicating the day when the trip was actually booked are usually less than seven days prior to the actual departure date. This was used as a justification by Transtario for not calling other carriers until the last few days before the scheduled trip.

The evidence of the charter customers in support of the application was that many of them have a schedule of charters for each year and they approached Transtario based on that proposed schedule.

Transtario's largest charter customer was Getaway Tours and Travel Inc. ("Getaway") a Toronto based travel agency. The owner and president of Getaway provided the Board with copies of the written confirmations from Transtario to indicate when the charters had actually been booked as opposed to the alleged dates listed on the charter orders. For example, a June 1st, 1991 trip to Kitchener was allegedly booked on May 30th; in fact it was booked on March 25th according to the confirmation letter sent by Transtario to Getaway. There were 25 examples of chartered trips conducted by Transtario for Getaway in June, 1991 where the date the charter was allegedly booked is proven to be false by Transtario's own confirmation sheets sent to Getaway.

The Board concluded that the evidence of the Transtario charter orders was unreliable. Since the applicant was unable to explain the conflicting dates on many charter orders, the Board further concluded that it had been deliberately misled by Transtario.

The Board concluded from the evidence adduced by the respondents in regard to the call sheets that these too were unreliable. The call sheets were crucial to the applicant's case because they were designed to prove that there were no other carriers available with equipment to do the many charters that Transtario conducted out of Metropolitan Toronto, Mississauga and Vaughan. A secondary reason for the applicant's submission of the call sheets was to demonstrate fitness because they suggested Transtario's compliance with the Regulations and its alleged good faith in doing so.

The Board concluded that Transtario's method of completing the call sheets was an elaborate scheme to deceive the Ministry and the Board into believing they were complying with Regulation 888 under the Public Vehicles Act.

Transtario has over a period of years repeatedly exceeded its licence authority, and failed to comply with the requirements of Regulation 888. In the past, it has had its licence suspended and its applications for extended authority denied. On every occasion a violation of Regulation 888 was at the heart of the problem.

The Board found that Transtario has failed to meet the fitness requirements stipulated in the Public Vehicles Act for the purposes of this application. As a result an Order denying the application is to be issued. Costs were assessed by the Board at \$84,400 to be paid by the applicant forthwith.

11. *Peachtree Tours Inc.* File #44736/A
Welland, Ontario
L3B 5R5

Peachtree Tours Inc. ("Peachtree") filed with the Board extra-provincial and intra-provincial applications "for the transportation of passengers on a chartered trip from points in the Regional Municipality of Niagara". Included in the extra-provincial application was a request for charters from points in the U.S.A.

At the outset of the hearing, counsel for the applicant amended the applications restricting the applicant against the use of Class "D" equipment.

The hearing lasted seven days during which 13 public and three corporate witnesses gave testimony in support of the applications.

Peachtree is the creation of Mr. Emile Habib, a retired businessman, who has extensive experience in the taxi business. Mr. Habib stated that one of the purposes of the launching of Peachtree was to help his friend Mr. Jerome Alexander and to recover a portion of the money owed to him by Mr. Alexander. As the hearing proceeded it became evident that Mr. Alexander's role would be that of an operations manager and Mr. Habib and Mr. Terry Waud, a chartered accountant would control administration, finance and decision making of Peachtree.

The Board heard from three travel agents located in the Regional Municipality of Niagara, three from New York State, and seven user witnesses from Niagara. (This latter group represented three senior's groups, an elementary school, a ski club, a majorette club and an "organizer" of gambling trips to Atlantic City.)

The theme of the testimony of the public witnesses was of a need for more competition. While many had used Farr's Coach Lines Ltd. and expressed satisfaction with the service, they stated there was need for an alternative in the same price range. Most complained that Canada Coach Lines Ltd. were too expensive and difficult to contact.

The respondents were concerned about the impact of the recession on the bus business in Niagara and the fitness of the applicant.

The Board was satisfied that public necessity and convenience warranted the issue of certificates for the issue of operating licences for the purpose of conducting charters both intra and extra-provincially from the Regional Municipality of Niagara.

While the Board was of the opinion that there is a need for another carrier in Niagara, it was not prepared to grant the licence as applied

for. Mr. Habib appeared to be responsible, however the inclusion of Mr. Alexander in the operation of Peachtree raised questions about exactly how well Peachtree would be managed, since neither Mr. Habib or Mr. Waud had experience in the operation of a bus company.

As a result, the Board was of the view that some controls are in the public interest. The certificates issued for temporary extra-provincial and public vehicle operating authorities were for a three year period to be renewed annually. Commencing in October 1992 and for the first two years of (the three year period) monthly financial statements were required to be filed with the Board by the 15th of each month following. During this period the transfer or issue of additional shares or a change in any Directors would not be permitted without the express approval of the Board.

Furthermore, during the first two years of its operation Peachtree would be restricted to the operation of two modern Class "A" highway coaches (as defined in the Regulations under the Public Vehicles Act). Requests to operate additional equipment could only be presented at Peachtree's annual review with the Board. Failure to comply with these conditions would result in the revocation of the temporary licences.

12. *Trentway Wagar Inc.* File #14198-A20/B6/B7
Peterborough, Ontario
K9J 7A5

Greyhound Lines of Canada Ltd. ("Greyhound") brought a Motion pursuant to Section 16 of the Ontario Highway Transport Board Act. Greyhound sought a review of licences PVX-1350, PV-3931 and PVX-221 held by Trentway Wagar Inc. ("Trentway") or in the alternative a rehearing of the applications which led to these licences.

On June 29th, 1989, the Board issued a certificate to Exec Plus Inc. ("Exec") which became public vehicle operating licence PV-3931 authorizing chartered trips between all points in Ontario. A second certificate was granted concurrently to Exec and issued as licence PVX-1350 for an extra-provincial operating authority from all points in Ontario. About two years later the Board in a Report dated July 4, 1991 recommended to the Minister that licences PV-3931 and PVX-1350 be transferred to Trentway provided that the two licences not be used in combination with any other licence held by the transferee. The Minister approved the transfers and granted licences to Trentway with the conditions recommended by the Board.

When it granted the transfer of the two licences to Trentway the Board clearly attempted to prevent Trentway from using the transferred licences in any way which would grant extra-provincial charter authority from all points in Ontario. Further it is unlikely the panel in 1977 contemplated such a result when it granted the certificate for PVX-221. In short a loop-hole in wording has been discovered and the Board is the author of that wording. The Court of Appeal in re: *Parent Cartage Ltd. vs. the OHTB* decided that Section 16 provides an appropriate authority for the Board to correct errors in order to express the true intention of the Board.

The Board concluded that very little would be gained by changing the wording in licence PV-3931. The reason being that the operative provision used by Trentway to achieve its broad charter rights is found in PVX-221. Any remedy to be effective, must therefore deal with the problem at its source which is PVX-221.

The Board stated that since complete argument on all aspects of the issue at hand had

been heard, therefore there was no need for a rehearing.

The Motion for Review of PVX-221 was granted.

13. *Autocar Connaisseur Inc.* File #37676-A(T)
Montreal, Quebec
H3C 1V8

An interim application was filed by Autocar Connaisseur Inc. ("Connaisseur") as follows:

"For the transportation of passengers for and on behalf of Traffic Voyage, Nouvelle Frontières and Club Tour S.A.T., having a prior movement by air on a one-way chartered trip from the Lester B. Pearson International Airport to the Ontario/Quebec, Ontario/U.S.A. border crossings for furtherance.

Provided that charter privileges be restricted to those named herein."

Evidence in support of the application was submitted by a witness representing each of the named customers. Eight corporate witnesses representing six respondents presented evidence on behalf of their respective companies.

The three named customers are tour operators who have developed programmes which include motor coach travel in Ontario and Quebec which are marketed primarily in France. The tour operators' clientele were portrayed by the witnesses as requiring high quality service, a minimum variation from their home environment and the same french speaking drivers throughout the tour. The tour begins upon arrival by the group at Lester B. Pearson International Airport ("LBP"). Niagara Falls is a key point of attraction with a brief visit to Toronto. The balance of the typical tour itinerary is in the Province of Quebec. The return flight is usually from an airport in Quebec.

The applicant submitted evidence showing that over 40 chartered trips were scheduled from LBP. European style motor coaches were to be used to meet the customers' preference, some of which were custom painted to the specifications of the tour operators.

The respondents' concern was focused on two issues. They perceived a substantial erosion of their market serving offshore tour groups arriving at LBP. The second concern was the fact that the applicant had been providing this service from LBP for the last two years without a licence.

The Board does not condone any operations by a carrier which are in violation of the legislation designed to assure that passengers are transported safely in vehicles which are properly licensed and inspected. The applicant apparently believed that only a permit issued by Transport Canada was required for chartered trips originating at LBP. The Board stated that it is the responsibility of every public vehicle operator to be fully aware of all regulations applicable to their operations.

The test applied by the Board when considering an application for an interim authority is more stringent than that for a permanent application. The following Board Policy Statement sets forth the test:

"The Board will issue a non-permanent operating authority if it is satisfied that it has received a request to meet an urgent need to provide a service that no currently licensed carrier is able to provide."

The panel was satisfied that there existed a short-term urgent need to provide service to groups arriving at LBP airport from continental Europe, utilizing custom painted, European style motor coaches owned by the applicant. All other transportation requirements could be satisfied by currently licensed carriers.

14. *Autocar Connaissance Inc.* File #37367-A/B
Montreal, Quebec
H3C 1V8

Connaissance filed applications for an extra-provincial operating licence for a one-way chartered trip from Lester B. Pearson International Airport ("LBP") to the Ontario/Quebec, Ontario/U.S.A. border crossings for furtherance. The one-way movements are for the clients of four named tour companies, where the passengers have a prior or subsequent movement by air.

One of the six respondents to this application brought a Motion seeking either an adjournment or dismissal of this application on the grounds that the applicant does not have the proper licensing authority to perform the transportation service in the Province of Quebec. It became apparent that dismissal of the application was not appropriate and the Board should only consider whether the matter should be adjourned or not.

A key issue with the parties was whether the applicant requires an operating authority from the Quebec Transport Commission to perform the service contemplated by this application.

The panel indicated that interpretation of the Quebec regulations and the determination whether the applicant needs a Quebec authority is solely a matter for the Quebec authorities to decide.

The policy of the Board when an applicant from another jurisdiction applies for operating rights in Ontario is to require evidence with respect to the licensing authority relevant to the application held by the applicant at its home base. This procedure is followed partly to promote cooperation among provincial Transport Boards which might assist in enforcement matters. Also it allows provincial transport boards to determine whether a joint proceeding would be more efficient.

The practice of requiring evidence of proper home base operating licence is for the benefit of the Board and is not a ground for opposition nor is the practice to be used to delay proceedings. What the Board must decide is the most efficient and expeditious method to process the application considering the interest and responsibilities of other jurisdictions, the parties and witnesses and the nature of the issues to be addressed at the hearing.

In this application the Board granted the Motion and adjourned the matter sine die. Important to the Board's decision was Exhibit No. 7 which was an application dated June 30, 1992 by Connaissance to the Quebec Transport Commission seeking one-way chartered trips from LBP to Mirabel Airport ("Mirabel") in the Province of Quebec as well as one-way chartered trips from Mirabel to LBP at Toronto. The Board noted that the Quebec application contained in Exhibit No. 7, seeks a one-way charter from Mirabel to Toronto for which there is no Ontario authority. As a result if Connaissance intends to operate this service, an application will have to be made to this Board. The adjournment granted will allow time for the applicant to expand the proceeding to include this latter move.

15. *Autocar Connaissance Inc.* File #37367-A/B
Montreal, Quebec
H3C 1V8

A joint sitting of the Quebec Transport Commission and the Ontario Highway Transport Board heard two applications for extra-provincial operating licences. Each Board is to issue its decision independently.

At the outset of the hearing, Autocar Connaissance Inc. ("Connaissance") amended its applications in the following terms:

"For the transportation of passengers on a chartered trip from:

- (i) Montreal International Airport at Mirabel via the Quebec/Ontario border crossings to Lester B. Pearson International Airport, or
- (ii) Lester B. Pearson International Airport via the Ontario/Quebec border crossings to Montreal International Airport at Mirabel, for and on behalf of the following:
 - (a) Vacances Air Transat;
 - (b) Nouvelles Frontières;
 - (c) Clubtour Sat;
 - (d) Tours Point de Vue.

Some conditions and restrictions were attached. Firstly there is a restriction relating to the location of the tour companies main office in Canada. Secondly, the amount of time spent by the tour in Quebec must be specified, in addition the equipment is restricted to Class "A" coaches with a minimum seating capacity of 47 passengers.

The chartered service sought here is to transport tourists from France to Quebec and Ontario who arrive at Mirabel International Airport ("Mirabel") or Lester B. Pearson International Airport ("PIA"). In most cases, the airport of departure is different from the airport of arrival.

The Board heard public evidence in support of the applications from four witnesses representing each of the four named tour operators. They all spoke of the rapidly growing nature of the market and the integral role that Connaissance has played in their success.

Michael Dubeau, Vice-President of the respondent Penetang Midland Coach Lines Ltd. ("PMCL") stated that the basis of its opposition

to the Clubtour Sat part of the application was that PMCL already does significant business with this tour operator and believes that it is providing good service.

The Board in assessing PMCL's position noted that this application is one where a named customer is indicating a preference to use one carrier over another. The Director of Operations for Clubtour Sat, Ms. Natalie Gaudet, testified that they had experienced a series of equipment problems with PMCL during the past summer and preferred to use Connaissance as its primary carrier for trips originating at PIA. Ms. Gaudet emphasized that consistent high quality and dependable service is essential to retain the business. The Board indicated that it is not its role to protect the interests of one carrier over another, especially when the application is for named customers only and when one customer provides evidence of need and states a clear preference for the service of a particular carrier.

The Board believed that the public witnesses for each of the four named tour operators gave convincing evidence of the need for the proposed service. The applicant in the Board's view met the test of public necessity and convenience.

The parties were unable to agree on an appropriate restriction with respect to the age of vehicles to be used in carrying out the proposed service. The Board therefore stated that it would place a vehicle age restriction of four model years but also incorporate a two year period within which the applicant would be permitted to use part of its existing fleet.

A certificate combining the rights covered by the two applications was to be issued.

- 16. Charter Bus Unlimited, Inc. File #44635
Detroit, Michigan
U.S.A. 48226

The applicant applied for an extra-provincial operating licence for the transportation of passengers on a chartered trip from all points in Ontario to the Ontario/U.S.A. border crossings for furtherance to points in the United States of America.

No evidence was adduced at the hearing. Mr. A.E. Slater, Vice-President of the applicant, interpreted the Free Trade Agreement to mean it is sufficient for the applicant carrier to show that it is a responsible carrier and properly insured, in order to obtain the appropriate operating authority, without the requirement to establish public necessity and convenience.

The determination in this matter is made on the applicant's failure to establish public necessity and convenience. This is a statutory requirement, found in the Public Vehicles Act, R.S.O. 1990 and adopted by reference in the Motor Vehicle Transport Act, 1987. Since this provision applies equally to Ontario based carriers as well as carriers based in other jurisdictions there is no discriminatory application of the law.

Mr. Slater suggested that the terms of the Free Trade Agreement are being violated in that the principles of reciprocity between Canada and the United States are not being followed by the Ontario Law. The Board was of the view that this is a misinterpretation of the Free Trade Agreement. Transportation service is part of the provisions dealing with services. Canada and the United States have agreed not to discriminate among Canadian and American providers of services; each will be treated in the same fashion. This does not prohibit either Canada or the United States from treating the providers of a service differently in one country than in the other, provided the rules do not discriminate between Americans and Canadians. Each government therefore is free to choose whether or not to regulate and how to

regulate. The Board therefore concluded that the bus regulatory system in Ontario conforms to the provisions in the Free Trade Agreement.

The application was denied.

17. *Autocars Orleans Express Inc.* File #44635
Montreal, Quebec
H2L 1N8

The issue presented in this extra-provincial application is a narrow, but important one. Autocar Orleans Express Inc. applied for the following:

"For the transportation of passengers on a chartered trip from points in the Province of Quebec from the Ontario/Quebec border crossings to points in Ontario and for the return of the same passengers on the same chartered trip to point of origin."

The sole respondent, Voyageur Colonial Limited, requested that the Board impose a restriction which would apply in situations where an applicant based in another jurisdiction applies for charter privileges from that jurisdiction to points in Ontario. Any certificate granted by the Board should contain an expressed provision limiting the Ontario authority to those points in the home jurisdiction which have been authorized by the appropriate provincial agency. Here, this can be achieved by inserting the words "as authorized" after the phrase "Province of Quebec" in any licence authority granted. The applicant was prepared to accept this amendment.

The Board was of the opinion that an Ontario licence can impose operational restrictions beyond its borders and is enforceable in Ontario. These licences are issued under federal law, the Motor Vehicle Transport Act, 1987 and there has been a proper delegation of authority to provincial transport boards of each

province and its enforcement officers. The courts, when dealing with transportation undertakings, have consistently applied the concept of a single seamless transportation unit when considering matters of jurisdiction. The “border only” concept was introduced by regulation as a result of a policy decision, but it only applies to trucking matters.

There is a practical reason for inserting the “as authorized” limitation which relates to the Board’s jurisdiction. A carrier which breaches the terms of its operating licence on a regular basis, may find that its authority is subject to review by the Board on a “show cause” hearing; a suspension or cancellation of the carrier’s licence may result. It was concluded that there is merit in having the “as authorized” provision included in the operating licence of a carrier based in another jurisdiction, such as a better regulatory and enforcement system.

The Board believed that if a general practice is to be adopted of adding the words “as authorized”, the wording should identify the authorizing agency involved. This is particularly important in situations where the carriers are based in the United States where the authorizing agency is the Interstate Commerce Commission. In Quebec it is the Province of Quebec.

As a result, the application was granted as follows:

“For the transportation of passengers on a chartered trip from points in the Province of Quebec as authorized by the Province of Quebec, from the Ontario/Quebec border crossings to points in Ontario, and for the return of the same passengers on the same chartered trip to point of origin.”

Dagenais Farm Limited (“Dagenais”) applied for a public vehicle operating licence in the following terms:

“For the transportation of passengers on a chartered trip from the City of Timmins.

PROVIDED that the licensee be restricted to Class “A” public vehicles.”

The recurring theme in the evidence of the six public witnesses was the desire to have a choice of carriers when Class “A” vehicles are required. There was a perception that such a choice would likely result in better service and lower prices. The evidence of an unsatisfied need for additional Class “A” public vehicle service was not very convincing. The market appears to be well served by the regular route operator, Ontario Northland Transportation.

Two of the respondents, Dalton Bus Lines Limited and Schumacher Bus Lines Ltd. have enjoyed charter privileges from Timmins for many years. Both carriers operate only Class “D” public vehicles. In their view there is not a sufficient market in Timmins to justify an investment in Class “A” equipment.

The Board was not satisfied that public necessity and convenience warrant the granting of the authority sought. The total volume of traffic represented by the public witnesses who appeared in support of the application is very small. Further, the inability of the corporate witness to provide financial data relative to operating costs and the absence of detailed projections to allow the Board to assess the impact of the proposed service expansion was of concern to the Board.

As a result the application was denied.

- | | | | |
|----------------------------------|---------------|----------------------------------|---------------|
| 18. <i>Dagenais Farm Limited</i> | File #36465-F | 19. <i>Gray Coach Lines Inc.</i> | File #44356-B |
| Kapuskasing, Ontario | | Toronto, Ontario | |
| P5N 2X8 | | M5G 1Z8 | |

Greyhound Lines of Canada Ltd. File #05908
Calgary, Alberta
T3C 3V8

Two applications came before the Board that were heard jointly because they relate to one commercial transaction. Greyhound Lines of Canada Ltd. ("Greyhound") entered into an agreement to purchase all of the shares of Gray Coach Lines Inc. ("Gray Coach"). In order to continue as an ongoing business, Gray Coach was forced to seek protection under the Companies Creditors Arrangement Act (CCAA).

Also Gray Coach filed applications to transfer PV-1607, PV-7, PV-13 and PVX-59 to Greyhound.

Under Section 7 of the Public Vehicles Act two approvals are required. First, the Minister's approval to a deemed transfer of all licences, which is triggered by a share transaction affecting de facto control of the operations of a company that is the holder of an operating licence. Second, the Minister's approval to the actual transfer of the operating licences from Gray Coach to Greyhound. The Board reports to the Minister whether or not the public necessity and convenience served by the transportation service carried on under the licences will be prejudiced by the transfer of the licences.

Two of the respondents carriers sought an adjournment of these proceedings until after the Plan of Compromise under CCAA was ruled upon by the Courts. The Board ruled that its jurisdiction should proceed concurrently with the jurisdiction of the Court.

The applicants agreed that if the Plan of Compromise is not approved, then the whole commercial transaction fails. The Board noted the importance of progressing to a certain stage

in completing these transactions before the end of the 1992 calendar year in order for Greyhound to take full income tax advantage of Gray Coach operating losses.

The Board accepted Trans-Action Coalition as an intervenor. This organizations' goals are designed to promote transportation services of all modes which are fully accessible for the handicapped. The Trans-Action Coalition wanted Greyhound to establish a national policy for its entire transportation system. The Board indicated that it had no idea of the cost of such a policy or its operating implications and therefore was not prepared to recommend it to the Minister on these applications. Greyhound's current policy provides a seat free of charge for a travel companion who assists a disabled person. Gray Coach did not have this policy, therefore the transfer would enhance the accessibility of the service.

The claims of creditors have traditionally been considered by the Board when a transfer application is filed. The complex issue of creditors' claims will in this case be dealt with by the courts under the CCAA.

Examination is made to determine if the business is being sold at fair market price and whether there is an attempt by the sale to frustrate the claims of creditors. The Board received evidence with respect to the Plan of Compromise and is satisfied that the financial contribution by Greyhound is reasonable and there is no attempt by the parties to evade the claims of creditors.

The remaining issue to be considered by the Board is market domination by Greyhound. The Vice President of Greyhound stated that one of the reasons for the Greyhound purchase of Gray Coach, was an opportunity to expand its network of transportation service operations

in Ontario particularly its freight service business. In response to charges of potential prejudicial monopolistic practices by Greyhound its Vice President stated that in other areas of Canada where it is more dominant in the market, the company has been able to work well with transportation regulators, and its tariffs are competitive.

The Board did not adopt the position that market domination is inherently prejudicial. Savings from economies of scale may be derived and passed on to the users of the service. Further a responsible regulator must attempt to prevent prejudicial pricing, as well as achieve

a proper balance of competition. Since Greyhound as a private carrier will still have to compete actively with public transportation services offered by Ontario Northland Transportation Commission, Go Transit and Via Rail it will not enjoy a monopolistic advantage. As a result the Board recommended that the Minister approve the deemed transfer of all operating licences resulting from the transfer of shares of Gray Coach to Greyhound.

The Board also recommended that the Minister approve the transfer of the same operating licences from Gray Coach to Greyhound.

PETITIONS TO CABINET

Section 26 of the Ontario Highway Transport Board Act, R.S.O. 1990, Chapter 0.19, provides, "Upon the petition of any party or person interested, filed with the Clerk of the Executive Council within sixty days after the date of any order or decision of the Board, in respect of a matter arising under the Public Vehicles Act, the Lieutenant Governor in Council may,

- (a) confirm, vary or rescind the whole or any part of such order or decision;

or
- (b) require the Board to hold a new public hearing of the whole or any part of the application to the Board upon which such order or decision of the Board was made, and the decision of the Board, after the public hearing ordered under clause (b) is not subject to petition under this section."

During the course of 1992, nine petitions were filed with the Clerk of the Executive Council, and their decision is pending:

- (i) P.W. Transportation Ltd. applicant
petitioner
Trentway-Wagar Inc.
OHTB File #43995-C
- (ii) Ontario Northland Transportation Commission
applicant and petitioner
OHTB File #15099-A11/A12

- (iii) Ontario Northland Transportation Commission applicant
petitioners
(a) Ontario Motor Coach Association
(b) Penetang Midland Coach Lines Ltd.
OHTB File #15099-A11/A12
- (iv) A.J. Bus Lines Limited
applicant and petitioner
OHTB File #12921-A12
- (v) Trott Transit Ltd.
applicant and petitioner
OHTB File #34255-A
- (vi) Palangio Enterprises 1982 Limited applicant
petitioner
Greyhound Lines of Canada Ltd.
OHTB File #35907-F
- (vii) Transtario Bus Lines Inc.
applicant and petitioner
OHTB File #29214-A7
- (viii) Dagenais Farm Limited
applicant and petitioner
OHTB File #36465-F
- (ix) Tokmakjian Limited applicant
petitioner
Trentway-Wagar Inc.
OHTB File #37267-A1

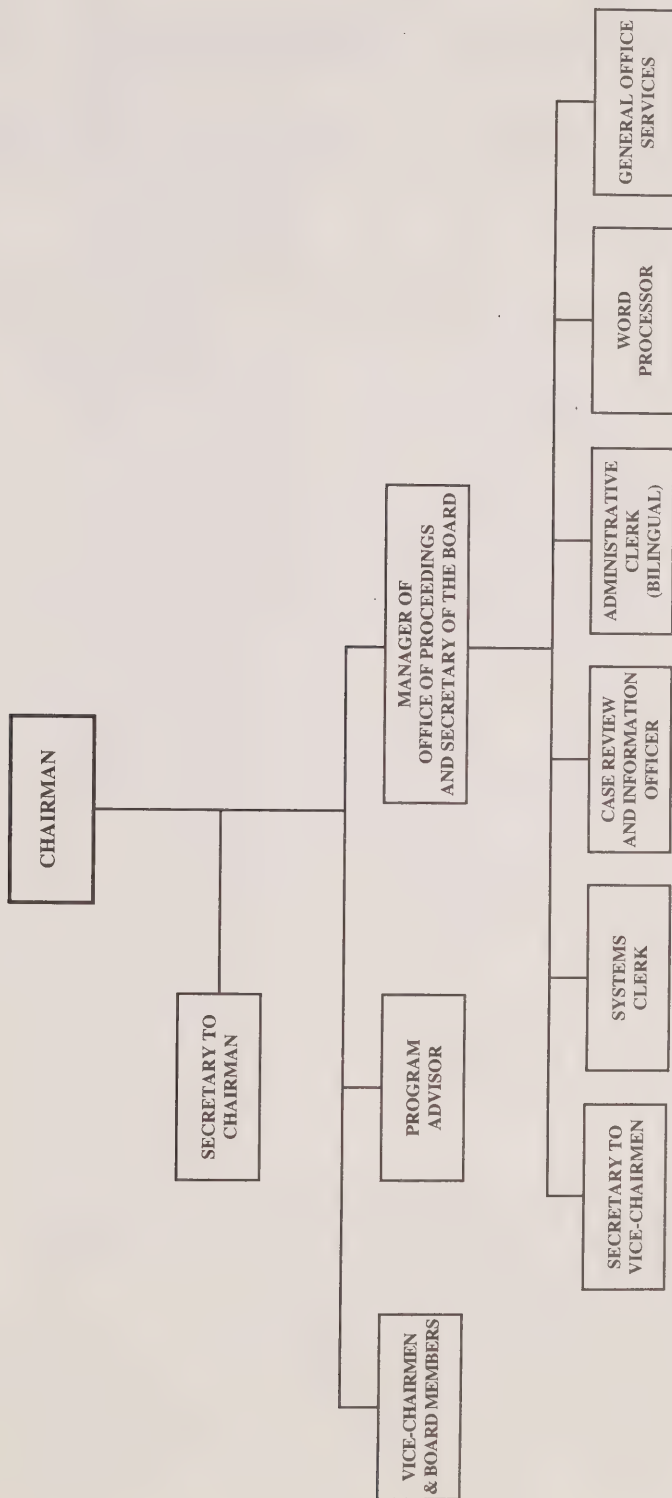
BOARD POLICIES AND PROCEDURES

Policy Statements

Continuing its practice of publishing formulated policy, the Board updated all its Policy Statements effective February 1st, 1992.

| | |
|-------------------|---|
| P.S. 001/92-02-01 | Admissibility as Evidence of Photocopies and Microfilm Prints. |
| P.S. 002/92-02-01 | Recording of Proceedings. |
| P.S. 003/92-02-01 | Temporary Authority Pending Approval of Transfer. |
| P.S. 004/92-02-01 | Cancellation of Temporary Authority upon Adjournment of Hearing. |
| P.S. 005/92-02-01 | Use of Section 8 Proceedings. |
| P.S. 006/92-02-01 | Distribution of Notices of Decision Following a Hearing. |
| P.S. 007/92-02-01 | The Filing of Notices of Objection under Regulation 716 of the Ontario Highway Transport Board Act. |
| P.S. 008/92-02-01 | Change of Name of Licence Holders or Named Customers on Public Vehicle Operating Licences. |
| P.S. 009/92-02-01 | Issuance of a Summons. |
| P.S. 010/92-02-01 | Procedures for Issuing Non-Permanent Authorities Pursuant to The Public Vehicles Act and The Motor Vehicle Transport Act, 1987. |
| P.S. 011/92-02-01 | Adjournments. |
| P.S. 012/92-02-01 | Applications for Transfer of Part of an Operating Licence ("Split and Transfer"). |
| P.S. 013/92-02-01 | Applications for Temporary and Permanent Operating Licences by First-Time Applicants. |
| P.S. 014/92-02-01 | Tariff Approval for New Public Vehicle Services. |
| P.S. 015/92-02-01 | Applications under The Motor Vehicle Transport Act, 1987. |
| P.S. 016/92-02-01 | Policy and Procedures for provision of French Language Services by the Ontario Highway Transport Board. |

APPENDIX "A"
ONTARIO HIGHWAY TRANSPORT BOARD
BOARD STRUCTURE



APPENDIX "B"

ONTARIO HIGHWAY TRANSPORT BOARD

Revenue

January 1st to December 31st, 1992

| | |
|----------------------------|--------------|
| Application fees | \$80,278 |
| Court Costs | 6,256 |
| Credits & U.S. Exchange | 2,910 |
| Adjournments | 269 |
| Subpoenas | 75 |
| Tapes of Hearings | 1,206 |
| Photostats | 113 |
| Special Authorities | <u>8,560</u> |
| Gross Revenue | \$99,667 |
| Refunds and N.S.F. Cheques | <u>2,652</u> |
| Net Revenue | \$97,015 |

APPENDIX "C"

ONTARIO HIGHWAY TRANSPORT BOARD

Financial Data
for periods indicated
in thousands of dollars

| | Total Salaries & Wages | Operating Expenses | | | Total Direct Operating Expenses | Cost Centre Total |
|--|------------------------------|----------------------------|----------|-------------------------|---------------------------------------|----------------------|
| | | Transportation Expenses | Services | Supplies & Equipment | | |
| Funds Available April 1, 1991 to March 31, 1992 | 796.6 | 57.5 | 83.5 | 54.0 | 195.0 | 991.6 |
| Actual Expenditures April 1, 1991 to March 31, 1992 | 794.8 | 53.1 | 39.5 | 30.2 | 122.8 | 917.6 |
| Funds Available April 1, 1992 to March 31, 1993 | 827.8 | 70.5 | 66.3 | 22.7 | 159.5 | 987.3 |
| Actual Expenditures April 1, 1992 to December 31, 1992 | 551.9 | 40.5 | 10.2 | 18.2 | 68.9 | 620.8 |
| Funds Available to Fiscal Year End | 275.9 | 30.0 | 56.1 | 4.5 | 90.6 | 366.5 |

APPENDIX "D-1"

**ONTARIO HIGHWAY TRANSPORT BOARD
APPLICATIONS RECEIVED
FOR THE YEAR 1992**

**PUBLIC VEHICLES ACT/
MOTOR VEHICLE TRANSPORT ACT, 1987 - PART I**

| CLASS | PERMANENT | TEMPORARIES | TRANSFERS | TOTAL |
|-------|-----------|-------------|-----------|-------|
| PV | 94 | 15 | 28 | 137 |
| PVS | 54 | 32 | 28 | 114 |
| PVX | 211 | 27 | 21 | 259 |
| TOTAL | 359 | 74 | 77 | 510 |

PART II/PART III

**MOTOR VEHICLE TRANSPORT ACT, 1987/
EXTRA AND INTRA-PROVINCIAL MOVEMENT OF GOODS**

| CLASS | | TOTAL |
|----------|---|-------|
| PART II | 7 | 7 |
| PART III | 2 | 2 |
| TOTAL | 9 | 9 |

TRUCK TRANSPORTATION ACT

| CLASS | | TOTAL |
|-------|----|-------|
| TTA | 23 | 23 |
| TOTAL | 23 | 23 |

APPENDIX "D-2"

ONTARIO HIGHWAY TRANSPORT BOARD APPLICATIONS PROCESSED FOR THE YEAR 1992

PUBLIC VEHICLES ACT/ MOTOR VEHICLE TRANSPORT ACT, 1987 - PART I

| CLASS | GRANTED | DENIED | WITHDRAWN | CLOSED | PENDING | TOTAL |
|--------------|---------|--------|-----------|--------|---------|-------|
| PV | 100 | 15 | 5 | 25 | 19 | 164 |
| PVS | 114 | 1 | 1 | 7 | 10 | 133 |
| PVX | 222 | 9 | 4 | 10 | 21 | 266 |
| TOTAL | 436 | 25 | 10 | 42 | 50 | 563 |

PART II/PART III

MOTOR VEHICLE TRANSPORT ACT, 1987/ EXTRA AND INTRA-PROVINCIAL MOVEMENT OF GOODS

| CLASS | GRANTED | DENIED | WITHDRAWN | CLOSED | PENDING | TOTAL |
|--------------|---------|--------|-----------|--------|---------|-------|
| PART II | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 |
| PART III | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| TOTAL | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 |

TRUCK TRANSPORTATION ACT

| CLASS | GRANTED | DENIED | WITHDRAWN | CLOSED | PENDING | TOTAL |
|--------------|---------|--------|-----------|--------|---------|-------|
| TTA | 19 | 0 | 0 | 1 | 2 | 22 |
| TOTAL | 19 | 0 | 0 | 1 | 2 | 22 |

All files where Reasons for Decision have been issued - 25

APPENDIX "D-2" (CONTINUED)

**ONTARIO HIGHWAY TRANSPORT BOARD
APPLICATIONS PROCESSED
FOR THE YEAR 1992**

**PUBLIC VEHICLES ACT/
MOTOR VEHICLE TRANSPORT ACT, 1987 - PART I**

TRANSFERS

| CLASS | GRANTED | DENIED | WITHDRAWN | PENDING | TOTAL |
|-------|---------|--------|-----------|---------|-------|
| PV | 25 | 0 | 1 | 2 | 28 |
| PVS | 20 | 0 | 2 | 3 | 25 |
| PVX | 16 | 0 | 2 | 1 | 19 |
| TOTAL | 61 | 0 | 5 | 6 | 72 |

TEMPORARIES

| 10 | GRANTED | DENIED | WITHDRAWN | PENDING | TOTAL |
|-------|---------|--------|-----------|---------|-------|
| PV | 8 | 5 | 3 | 0 | 16 |
| PVS | 25 | 1 | 2 | 0 | 28 |
| PVX | 23 | 3 | 2 | 0 | 28 |
| TOTAL | 56 | 9 | 7 | 0 | 72 |

APPENDIX "D-3"

ONTARIO HIGHWAY TRANSPORT BOARD METROPOLITAN TORONTO AND OUT OF TOWN HEARINGS FOR THE YEAR 1992

APPLICATIONS HEARD

| MONTH | LOCATION | GRANTED | DENIED | ADJOURNED | DECISIONS PENDING |
|----------|---------------|---------|--------|-----------|----------------------|
| JANUARY | TIMMINS | 0 | 1 | 0 | 0 |
| | TORONTO | 4 | 0 | 1 | 0 |
| FEBRUARY | BANCROFT | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | BROCKVILLE | 2 | 0 | 0 | 0 |
| | COBDEN | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | EGANVILLE | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | KINGSTON | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | OTTAWA | 1 | 1 | 0 | 0 |
| | TORONTO | 6 | 0 | 0 | 0 |
| MARCH | CHAPLEAU | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | KEMPTVILLE | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | KENORA | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | NEW LISKEARD | 2 | 0 | 0 | 0 |
| | NEWBURGH | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | PEMBROKE | 2 | 0 | 0 | 0 |
| | SUDBURY | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | TORONTO | 3 | 1 | 0 | 0 |
| | WINDSOR | 0 | 1 | 0 | 0 |
| APRIL | NIAGARA FALLS | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | STRATFORD | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | TORONTO | 11 | 0 | 0 | 0 |
| | WHITE RIVER | 3 | 1 | 0 | 0 |

APPENDIX "D-3" (CONTINUED)

- 2 -

| MONTH | LOCATION | GRANTED | DENIED | ADJOURNED | DECISION S PENDING |
|------------------|-----------------|----------------|---------------|------------------|-----------------------------------|
| MAY | CAMPBELLFORD | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | LINDSAY | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | NIAGARA FALLS | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | OTTAWA | 2 | 1 | 0 | 0 |
| | TORONTO | 3 | 0 | 0 | 0 |
| | WINDSOR | 0 | 1 | 0 | 0 |
| JUNE | NEWCASTLE | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | TIMMINS | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | TORONTO | 6 | 0 | 0 | 0 |
| | WELLAND | 3 | 0 | 0 | 0 |
| JULY | CORNWALL | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | NORTH BAY | 6 | 0 | 0 | 0 |
| | TORONTO | 1 | 0 | 0 | 0 |
| AUGUST | OTTAWA | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | TORONTO | 2 | 0 | 0 | 0 |
| SEPTEMBER | HAMILTON | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | MONTREAL | 3 | 0 | 0 | 0 |
| | TORONTO | 8 | 0 | 0 | 0 |
| OCTOBER | BRAMPTON | 1 | 1 | 0 | 0 |
| | LONDON | 2 | 0 | 0 | 0 |
| | MARATHON | 2 | 0 | 0 | 0 |
| | RAINY RIVER | 2 | 0 | 0 | 0 |
| | TORONTO | 9 | 0 | 0 | 0 |
| NOVEMBER | MADOC | 0 | 0 | 0 | 2 |
| | OTTAWA | 0 | 0 | 0 | 2 |
| | SUDBURY | 3 | 0 | 0 | 0 |
| | TORONTO | 10 | 2 | 0 | 0 |

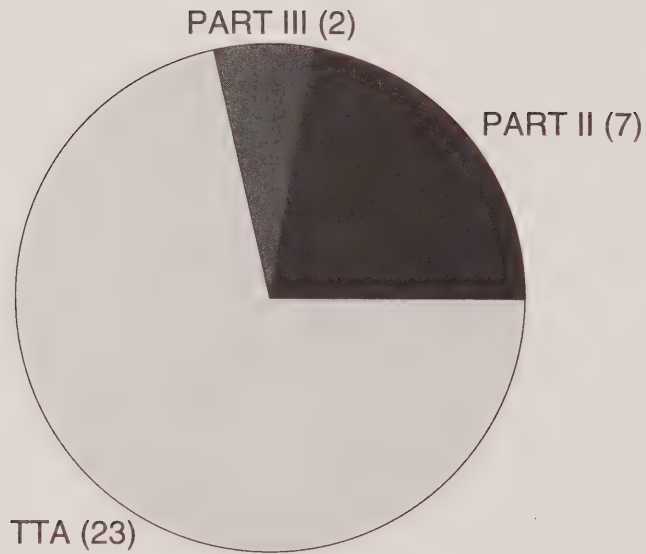
APPENDIX "D-3" (CONTINUED)

- 3 -

| MONTH | LOCATION | GRANTED | DENIED | ADJOURNED | DECISIONS PENDING |
|-----------------|-----------------|----------------|---------------|------------------|------------------------------|
| DECEMBER | KITCHENER | 1 | 0 | 0 | 2 |
| | TORONTO | 4 | 0 | 0 | 2 |
| | WINDSOR | 0 | 0 | 0 | 1 |
| TOTAL | | 121 | 10 | 1 | 9 |

APPENDIX "E-1"

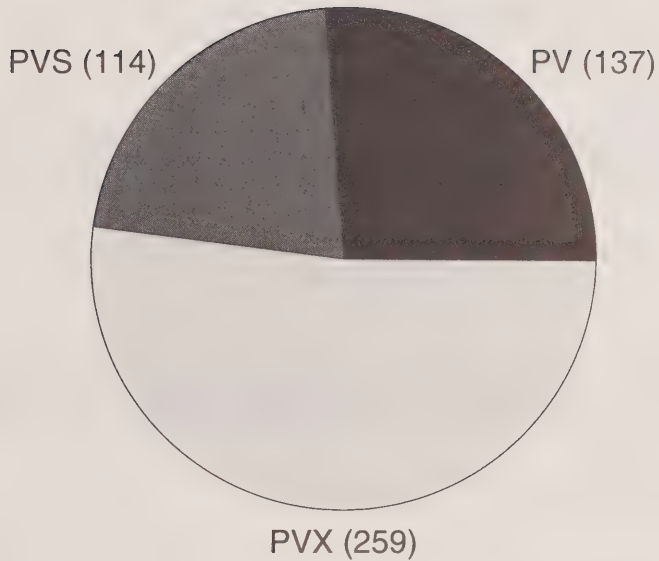
TRUCK APPLICATIONS 1992



SEE LEGEND FOR ABBREVIATIONS ON PAGE # 36

APPENDIX "E-2"

BUS APPLICATIONS 1992



SEE LEGEND FOR ABBREVIATIONS ON PAGE # 36

APPENDIX "F"

LEGEND

Under the Public Vehicles Act

PV public vehicle application

PVS public vehicle (school bus) application

Under the Motor Vehicle Transport Act, 1987

PVX-PART I public vehicle extra-provincial application

Under the Motor Vehicle Transport Act, 1987

PART II goods moved extra-provincially by an extra-provincial undertaking

PART III goods moved intra-provincially

**MVT
A** Motor Vehicle Transport Act, 1987

Under the Truck Transportation Act, 1988

TTA Truck Transportation Act, 1988

ANNEXE «F»

EXPLICATION DES ABRÉVIATIONS

Aux termes de la Loi sur les véhicules de transport en commun

désigne une demande de permis d'exploitation de véhicule de transport en commun

PV

désigne une demande de permis d'exploitation de véhicule de transport en commun (autobus scolaire)

PVS

Aux termes de la Loi de 1987 sur les transports routiers

désigne une demande de permis d'exploitation extra-provinciale de véhicule de transport en commun

PVX-PARTIE I

Aux termes de la Loi de 1987 sur les transports routiers

désigne la circulation extra-provinciale de marchandises par une entreprise de camionnage extra-provinciale

PARTIE II

désigne la circulation intra-provinciale de marchandises

PARTIE III

désigne la Loi de 1987 sur les transports routiers

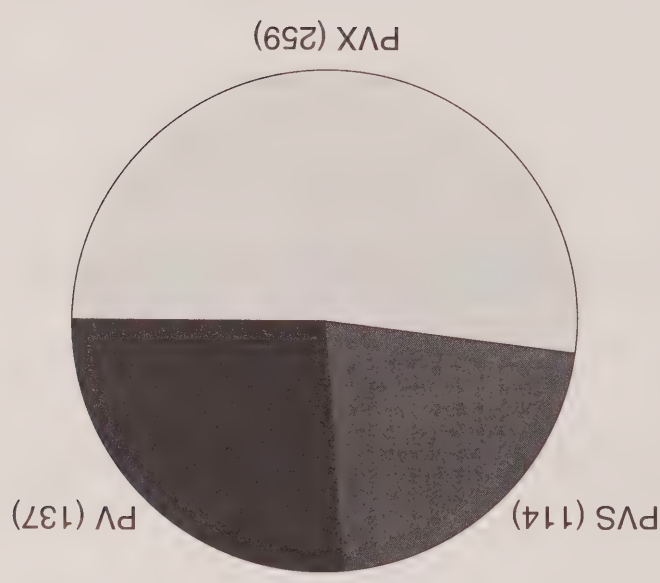
MVTA

Aux termes de la Loi de 1988 sur le camionnage

désigne la Loi de 1988 sur le camionnage

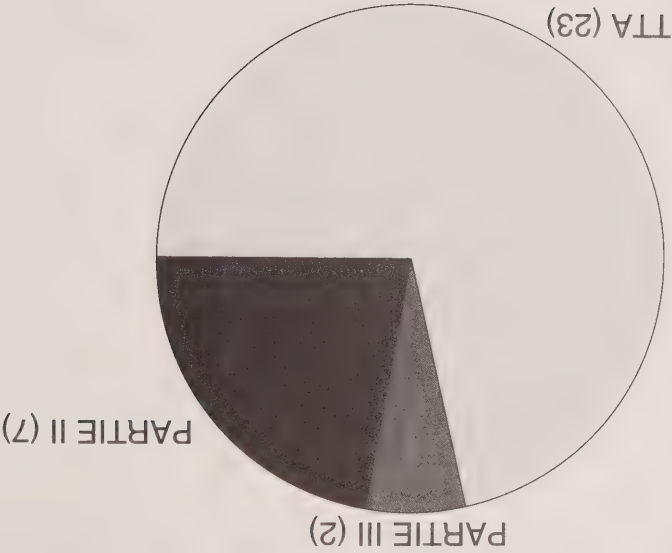
TTA

ANNEXE «E-2»
DEMANDES DE PERMIS DE CAMIONNAGE
PRÉSENTÉES EN 1992



VOIR L'EXPLICATION DES ABRÉVIATIONS À LA PAGE # 38

ANNEXE « E-1 »
DEMANDES DE PERMIS DE CAMIONNAGE
PRÉSENTÉES EN 1992



VOIR L'EXPLICATION DES ABRÉVIATIONS À LA PAGE # 38

| MOIS | ENDROIT | ACCEPTÉES | REJETÉES | AUDIENCE AJOURNÉE | DECISIONS EN ATTENTE | TOTAL | | | | | | | |
|------|---------|-----------|----------|----------------------|-------------------------|----------|-----------|---|---|---------|---|---|---|
| | | | | | | DÉCEMBRE | KITCHENER | 1 | 0 | | | | |
| | | | | | | | | | | TORONTO | 4 | 0 | 0 |
| | | | | | | | | | | | | | |
| 9 | | | | 10 | 1 | | | | | | | | |

ANNEXE «D-3» (SUITE)

- 2 -

| MOIS | ENDROIT | ACCEPTÉES | REJETÉES | AUDIENCE AJOURNÉE | DÉCISIONS EN INSTANCE |
|-----------|---------------|-----------|----------|----------------------|--------------------------|
| MAI | CAMPBELLFORD | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | LINDSAY | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | NIAGARA FALLS | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | OTTAWA | 2 | 1 | 0 | 0 |
| JUN | TORONTO | 3 | 0 | 0 | 0 |
| | WINDSOR | 0 | 1 | 0 | 0 |
| | NEWCASTLE | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | TIMMINS | 1 | 0 | 0 | 0 |
| JUILLET | TORONTO | 6 | 0 | 0 | 0 |
| | WELLAND | 3 | 0 | 0 | 0 |
| | CORNWALL | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | NORTH BAY | 6 | 0 | 0 | 0 |
| AOÛT | TORONTO | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | OTTAWA | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | TORONTO | 2 | 0 | 0 | 0 |
| | HAMILTON | 1 | 0 | 0 | 0 |
| SEPTEMBRE | MONTREAL | 3 | 0 | 0 | 0 |
| | TORONTO | 8 | 0 | 0 | 0 |
| | BRAMPTON | 1 | 1 | 0 | 0 |
| | LONDON | 2 | 0 | 0 | 0 |
| OCTOBRE | MARATHON | 2 | 0 | 0 | 0 |
| | RAINY RIVER | 2 | 0 | 0 | 0 |
| | TORONTO | 9 | 0 | 0 | 0 |
| | MADOC | 0 | 0 | 0 | 2 |
| NOVEMBRE | OTTAWA | 0 | 0 | 0 | 2 |
| | SUDBURY | 3 | 0 | 0 | 0 |
| | TORONTO | 10 | 2 | 0 | 0 |
| | TORONTO | | | | |

ANNEXE «D-3»

AUDIENCES DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS ROUTIERS DE L'ONTARIO
AYANT EU LIEU DANS LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE TORONTO ET AILLEURS
PENDANT L'ANNÉE 1992

DEMANDES AYANT FAIT L'OBJET D'UNE AUDIENCE

| MOIS | ENDROIT | ACCEPTÉES | REJETÉES | AUDIENCE AJOURNÉE | DÉCISIONS EN INSTANCE |
|---------|---------------|-----------|----------|----------------------|-----------------------------|
| JANVIER | TIMMINS | 0 | 1 | 0 | 0 |
| | TORONTO | 4 | 0 | 1 | 0 |
| FÉVRIER | BANCROFT | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | BROCKVILLE | 2 | 0 | 0 | 0 |
| | COBDEN | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | EGANVILLE | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | KINGSTON | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | OTTAWA | 1 | 1 | 0 | 0 |
| | TORONTO | 6 | 0 | 0 | 0 |
| | CHAPLEAU | 1 | 0 | 0 | 0 |
| MARS | KEMPTVILLE | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | KENORA | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | NEW LISKEARD | 2 | 0 | 0 | 0 |
| | NEWBURGH | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | PEMBROKE | 2 | 0 | 0 | 0 |
| | SUDBURY | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | TORONTO | 3 | 1 | 0 | 0 |
| | WINDSOR | 0 | 1 | 0 | 0 |
| AVRIL | NIAGARA FALLS | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | STRATFORD | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | TORONTO | 11 | 0 | 0 | 0 |
| | WHITE RIVER | 3 | 1 | 0 | 0 |

ANNEXE «D-2»

DEMANDES TRAITÉES PAR
LA COMMISSION DES TRANSPORTS ROUTIERS DE L'ONTARIO
PENDANT L'ANNÉE 1992

LOI SUR LES VÉHICULES DE TRANSPORT EN COMMUN/
LOI DE 1987 SUR LES TRANSPORTS ROUTIERS - PARTIE I

DEMANDES DE CESSION DE PERMIS

| CATÉGORIE | ACCEPTÉES | REJETÉES | RETRÉES | EN INSTANCE | TOTAL |
|-----------|-----------|----------|---------|----------------|-------|
| PV | 25 | 0 | 1 | 2 | 28 |
| PVS | 20 | 0 | 2 | 3 | 25 |
| PVX | 16 | 0 | 2 | 1 | 19 |
| TOTAL | 61 | 0 | 5 | 6 | 72 |

DEMANDES DE PERMIS TEMPORAIRES

| CATÉGORIE | ACCEPTÉES | REJETÉES | RETRÉES | EN INSTANCE | TOTAL |
|-----------|-----------|----------|---------|----------------|-------|
| PV | 8 | 5 | 3 | 0 | 16 |
| PVS | 25 | 1 | 2 | 0 | 28 |
| PVX | 23 | 3 | 2 | 0 | 28 |
| TOTAL | 56 | 9 | 7 | 0 | 72 |

ANNEXE «D-2»

DEMANDES TRAITÉES PAR
LA COMMISSION DES TRANSPORTS ROUTIERS DE L'ONTARIO
PENDANT L'ANNÉE 1992

LOI SUR LES VÉHICULES DE TRANSPORT EN COMMUN/
LOI DE 1987 SUR LES TRANSPORTS ROUTIERS - PARTIE I

| CATÉGORIE | ACCEPTÉES | REJETÉES | RETIRÉES | RÉGLÉES | EN INSTANCE | TOTAL |
|-----------|-----------|----------|----------|---------|----------------|-------|
| PV | 100 | 15 | 5 | 25 | 19 | 164 |
| PVS | 114 | 1 | 1 | 7 | 10 | 133 |
| PVX | 222 | 9 | 4 | 10 | 21 | 266 |
| TOTAL | 436 | 25 | 10 | 42 | 50 | 563 |

PARTIE II / PARTIE III

LOI DE 1987 SUR LES TRANSPORTS ROUTIERS/
CIRCULATION EXTRA-PROVINCIALE ET INTRA-PROVINCIALE DE
MARCHANDISES

| CATÉGORIE | ACCEPTÉES | REJETÉES | RETIRÉES | RÉGLÉES | EN INSTANCE | TOTAL |
|------------|-----------|----------|----------|---------|----------------|-------|
| PARTIE II | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 |
| PARTIE III | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| TOTAL | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 |

LOI SUR LE CAMIONNAGE

| CATÉGORIE | ACCEPTÉES | REJETÉES | RETIRÉES | RÉGLÉES | EN INSTANCE | TOTAL |
|-----------|-----------|----------|----------|---------|----------------|-------|
| TTA | 19 | 0 | 0 | 1 | 2 | 22 |
| TOTAL | 19 | 0 | 0 | 1 | 2 | 22 |

Total - Décisions motivées - 25

ANNEXE «D-1»

DEMANDES REÇUES PAR
LA COMMISSION DES TRANSPORTS ROUTIERS DE L'ONTARIO
PENDANT L'ANNÉE 1992

LOI SUR LES VÉHICULES DE TRANSPORT EN COMMUN/
LOI DE 1987 SUR LES TRANSPORTS ROUTIERS - PARTIE I

| CATÉGORIE | PERMANENTS | TEMPORAIRES | CESSIONS | TOTAL |
|-----------|------------|-------------|----------|-------|
| PV | 94 | 15 | 28 | 137 |
| PVS | 54 | 32 | 28 | 114 |
| PVX | 211 | 27 | 21 | 259 |
| TOTAL | 359 | 74 | 77 | 510 |

PARTIE II / PARTIE III

LOI DE 1987 SUR LES TRANSPORTS ROUTIERS/
CIRCULATION EXTRA-PROVINCIALE ET INTRA-PROVINCIALE
DE MARCHANDISES

| CATÉGORIE | PARTIE II | PARTIE III | TOTAL |
|-----------|-----------|------------|-------|
| | 7 | 2 | |
| | | | 9 |
| TOTAL | | | 9 |

LOI SUR LE CAMIONNAGE

| CATÉGORIE | TTA | TOTAL |
|-----------|-----|-------|
| | 23 | 23 |
| TOTAL | | 23 |

ANNEXE «C»

COMMISSION DES TRANSPORTS ROUTIERS DE L'ONTARIO

Données financières pour les périodes indiquées
en milliers de dollars

| | Total - Frais de personnel | Frais d'exploitation | | | Total - Frais directs d'exploitation | Total - Centre des coûts |
|--|----------------------------|----------------------|----------|-------------------------|--------------------------------------|--------------------------|
| | | Frais de transport | Services | Fournitures et matériel | | |
| Fonds disponibles du 1 ^{er} avril 1991 au 31 mars 1992 | 796,6 | 57,5 | 83,5 | 54,0 | 195,0 | 991,6 |
| Dépenses réelles du 1 ^{er} avril 1991 au 31 mars 1992 | 794,8 | 53,1 | 39,5 | 30,2 | 122,8 | 917,6 |
| Fonds disponibles du 1 ^{er} avril 1992 au 31 mars 1993 | 827,8 | 70,5 | 66,3 | 22,7 | 159,5 | 987,3 |
| Dépenses réelles du 1 ^{er} avril 1992 au 31 décembre 1993 | 551,9 | 40,5 | 10,2 | 18,2 | 68,9 | 620,8 |
| Fonds disponibles à la fin de l'exercice | 275,9 | 30,0 | 56,1 | 4,5 | 90,6 | 366,5 |

ANNEXE «B»

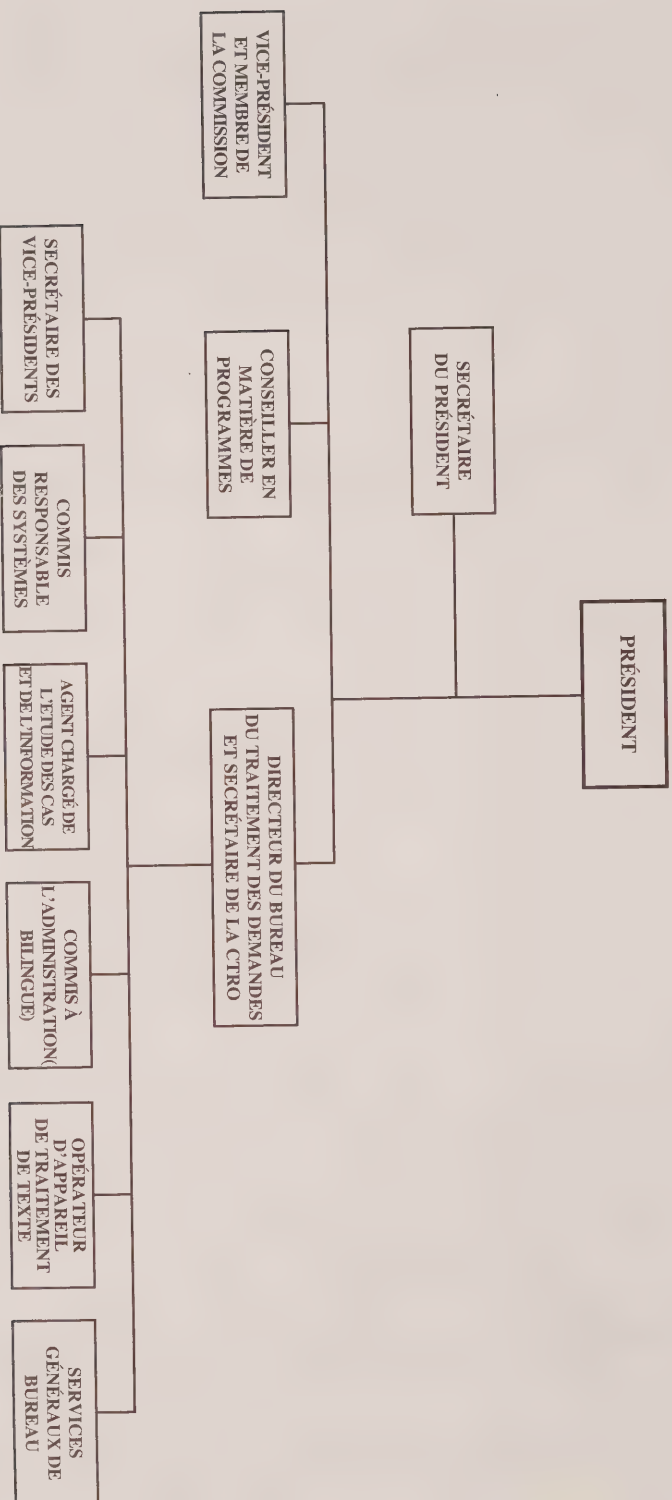
COMMISSION DES TRANSPORTS ROUTIERS DE L'ONTARIO

Répartition des recettes

du 1^{er} janvier au 31 décembre 1992

| | |
|---|-----------|
| Frais de présentation des demandes | 80 278 \$ |
| Frais judiciaires | 6 256 \$ |
| Crédits et change (dollars américains) | 2 910 \$ |
| Ajournements | 269 \$ |
| Assignations | 75 \$ |
| Enregistrement des audiences sur bande magnétique | 1 206 \$ |
| Photocopies | 113 \$ |
| Permis spéciaux | 8 560 \$ |
| Recettes brutes | 99 667 \$ |
| Remboursements et chèques sans provision | 2 652 \$ |
| Recettes nettes | 97 015 \$ |

ANNEXE «A» COMMISSION DES TRANSPORTS ROUTIERS DE L'ONTARIO ORGANIGRAMME DE LA COMMISSION



POLITIQUES ET PROCÉDURES DE LA COMMISSION

Déclarations de principes

Pour continuer sa pratique de publier les politiques énoncées, la Commission a mis à jour toutes ses déclarations de principes en date du 1^{er} février 1992.

P.S. 001/92-02-01 Admissibilité des photocopies et des microfilms en tant que preuve.

P.S. 002/92-02-01 Enregistrement des délibérations.

P.S. 003/92-02-01 Permis temporaire en attendant l'approbation de la cession.

P.S. 004/92-02-01 Annulation du permis temporaire après ajournement de l'audience.

P.S. 005/92-02-01 Utilisation des procédures prévues à l'article 8.

P.S. 006/92-02-01 Distribution des avis de décision après une audience.

P.S. 007/92-02-01 Dépôt d'avis d'opposition en vertu du Règlement 716 de la Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario.

P.S. 008/92-02-01 Changement de nom des détenteurs de permis ou des clients nommés sur les permis d'exploitation de véhicules de transport en commun.

P.S. 009/92-02-01 Assignment.

P.S. 010/92-02-01 Dispositions pour la délivrance de permis non permanents en vertu de la Loi sur les véhicules de transport en commun et de la Loi de 1987 sur les transports routiers.

P.S. 011/92-02-01 Ajournements.

P.S. 012/92-02-01 Demandes de cession d'un permis d'exploitation («partage et cession»).

P.S. 013/92-02-01 Demandes de permis d'exploitation temporaires et permanents par des personnes qui présentent une demande pour la première fois.

P.S. 014/92-02-01 Approbation des tarifs pour les nouveaux services de véhicules de transport en commun.

P.S. 015/92-02-01 Demandes faites en vertu de la Loi de 1987 sur les transports routiers.

P.S. 016/92-02-01 Politiques et procédures pour la prestation de services en français par la Commission des transports routiers de l'Ontario.

PÉTITIONS PRÉSENTÉES AU CONSEIL DES MINISTRES

- L'article 26 de la *Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario*, L.R.O. 1990, chap. 0.19, prévoit que «Si une partie ou une autre personne visée par une ordonnance ou une décision de la Commission à l'égard d'une question qui a pris naissance en vertu de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* dépose, dans les soixante jours de la date de cette décision ou ordonnance, une pétition auprès du greffier du Conseil exécutif, le lieutenant-gouverneur en conseil peut :
- a) confirmer, modifier ou rescinder, en tout ou en partie, cette ordonnance ou décision;
 - b) exiger de la Commission qu'elle tienne une audience publique pour entendre une partie ou l'ensemble de la requête présentée devant la Commission et qui a fait l'objet de son ordonnance ou de sa décision.
- La décision de la Commission rendue après l'audience publique ordonnée en vertu de l'alinéa b) ne peut faire l'objet d'une pétition aux termes du présent article.»
- Au cours de l'année 1992, neuf pétitions ont été déposées auprès du greffier du Conseil exécutif et aucune décision n'a encore été prise:
- (i) P.W. Transportation Ltd. auteur de la demande
 - (ii) Commission de transport *Ontario Northland* auteur de la demande et pétitionnaire dossier de la CTR0 n° 15099-A11/A12
 - (iii) Commission de transport *Ontario Northland* auteur de la demande
 - (iv) A.J. Bus Lines Limited auteur de la demande et pétitionnaire dossier de la CTR0 n° 12921-A12
 - (v) Trott Transit Ltd. auteur de la demande et pétitionnaire dossier de la CTR0 n° 34255-A
 - (vi) Palangio Enterprises 1982 Limited auteur de la demande
 - (vii) Greyhound Lines of Canada Ltd. pétitionnaire dossier de la CTR0 n° 35907-F
 - (viii) Transtario Bus Lines Inc. auteur de la demande et pétitionnaire dossier de la CTR0 n° 29214-A7
 - (ix) Dagenais Farm Limited auteur de la demande et pétitionnaire dossier de la CTR0 n° 36465-F
 - (x) Tokmakjian Limited auteur de la demande et pétitionnaire dossier de la CTR0 n° 37267-A1

pour but de promouvoir les services de transport de toute sorte qui sont pleinement accessibles aux personnes handicapées. La Trans-Action Coalition voulait que Greyhound élabore une politique nationale pour l'ensemble de son système de transport. La Commission a indiqué qu'elle ne connaissait pas les coûts d'une telle politique ni ses répercussions sur l'exploitation et, par conséquent, elle n'était pas prête à la recommander au ministre dans le cadre des demandes en cause. La politique actuelle de Greyhound prévoit qu'une place sera offerte gratuitement à toute personne qui voyage avec une personne handicapée. Comme Gray Coach n'avait pas de politique semblable, la cession augmentera l'accessibilité de ce service.

La Commission a toujours tenu compte des demandes des créanciers lorsqu'une demande de cession est déposée. Dans le cas présent, la question complexe des demandes des créanciers sera réglée par les tribunaux en vertu de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies*.

Un examen est fait pour déterminer si l'entreprise est vendue à un prix équitable et si la vente vise à rendre inéxecutables les demandes des créanciers. La Commission a reçu des preuves en ce qui concerne le plan de transactions et est convaincue que la contribution financière de Greyhound est raisonnable et qu'aucune partie ne tente de se soustraire aux demandes des créanciers.

Le dernier point dont la Commission doit tenir compte est la domination du marché par

Greyhound. Le vice-président de Greyhound a déclaré qu'une des raisons pour laquelle Greyhound a acheté Gray Coach était la possibilité d'étendre son réseau de services de transport en Ontario, surtout les services de fret. En réponse aux accusations de pratiques monopolistiques nuisibles que pourrait exercer Greyhound, le vice-président a déclaré que dans les autres régions du Canada où elle détient une grande part du marché, la compagnie a été en mesure de bien fonctionner avec les agents de réglementation du transport, et que ses tarifs sont concurrentiels.

La Commission n'a pas soutenu que la domination du marché est nuisible en soi. Les utilisateurs du service pourraient tirer parti des rabais dérivés des économies d'échelle. De plus, un organisme de réglementation responsable doit tenter d'empêcher une pratique d'établissement de prix nuisible et atteindre un équilibre plus juste de la concurrence. Puisque Greyhound en tant que transporteur privé devra toujours faire concurrence aux services de transport en commun offerts par la Commission de transport *Ontario Northland*, le Réseau GO et Via Rail, il ne jouira pas d'un avantage monopolistique. Par conséquent, la Commission a recommandé que le ministre approuve la cession réputée de tous les permis d'exploitation provenant de la cession des actions de Gray Coach à Greyhound.

La Commission a également recommandé que le ministre approuve la cession des mêmes permis d'exploitation de Gray Coach à Greyhound.

qu'il y avait un besoin pour d'autres véhicules de transport en commun de catégorie «A» n'était pas très convaincante. Le marché semble être bien servi par un transporteur routier courant, la Commission de transport *Ontario Northland*.

Deux des intimés, Dalton Bus Lines Limited et Schumacher Bus Lines Ltd, offrent des services de transport par véhicules affrétés à partir de Timmins depuis de nombreuses années. Les deux transporteurs exploitent uniquement des véhicules de transport en commun de catégorie «D». Selon eux, le marché est insuffisant à Timmins pour justifier un investissement dans des véhicules de catégorie «A».

La Commission n'est pas convaincue que les besoins et la commodité du public nécessitent l'octroi des permis recherchés. Le volume total du trafic que représentent les témoins du public qui ont appuyé la demande est très faible. De plus, la Commission est préoccupée par l'incapacité du témoin de l'entreprise de fournir des renseignements financiers sur les coûts de l'exploitation, ainsi que par l'absence de projections financières détaillées lui permettant d'évaluer l'effet de l'expansion proposée des services.

Par conséquent, la demande a été rejetée.

19. *Gray Coach Lines Inc.* Dossier n° 44356-B
Toronto (Ontario)
M5G 1Z8
Greyhound Lines of
Canada Ltd.
Calgary (Alberta)
T3C 3V8

Deux demandes ont été déposées devant la Commission et ont été examinées conjointement parce qu'elles portent sur la même transaction commerciale. Greyhound Lines of Canada Ltd. («Greyhound») s'est engagé à acheter toutes les actions de Gray Coach Lines Inc. («Gray Coach»).

Les auteurs des demandes ont convenu que si le plan de transactions n'est pas approuvé, toute la transaction commerciale échoue. La Commission a indiqué l'importance d'atteindre un certain stade dans ces transactions avant la fin de l'année civile 1992 pour que Greyhound puisse profiter pleinement des avantages fiscaux générés par les pertes de fonctionnement de Gray Coach.

La Commission a accepté l'intervention de Trans-Action Coalition. L'organisme a

En vertu de l'article 7 de la Loi sur les véhicules de transport en commun, il faut obtenir deux approbations. Tout d'abord, il faut obtenir l'approbation du ministre pour une cession réputée de tous les permis, qui est rendue nécessaire par une transaction conjointe touchant le contrôle de fait des opérations de l'entreprise qui détient le permis d'exploitation. Ensuite, il est nécessaire d'obtenir l'approbation du ministre pour la cession proprement dite des permis d'exploitation de Gray Coach à Greyhound. La Commission fait savoir au ministre si la cession des permis nuira aux besoins et à la commodité du public servi par le service de transport visé par les permis.

De plus, Gray Coach a déposé une demande de cession des permis PV-1607, PV-7, PV-13 et PVX-59 à Greyhound.

Pour continuer en tant qu'entreprise courante, Gray Coach a été obligée de chercher protection en vertu de la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies.

en cause. Cela est particulièrement important dans des situations où des transporteurs sont situés aux États-Unis, où l'organisme d'autorisation est l'Interstate Commerce Commission. Au Québec, l'organisme d'autorisation est la province de Québec.

Par conséquent, la demande a été accordée comme suit :

[TRADUCTION]

«Pour le transport de passagers par des véhicules affrétés de certains endroits de la province de Québec, tel qu'autorisé par la province de Québec, de certains endroits à la frontière Ontario/Québec, vers certains endroits en Ontario, et pour le retour des mêmes passagers par le même service jusqu'au point de départ.»

18. *Dagenais Farm Limited* Dossier n° 36465-F
Kapuskasing (Ontario)
PSN 2X8

Dagenais Farm Limited («Dagenais») a fait une demande de permis d'exploitation de véhicules de transport en commun dans les termes suivants :

[TRADUCTION]

«Pour le transport de passagers par véhicules affrétés à partir du cité de Timmins.

Sous réserve que le détenteur du permis soit limité à des véhicules de transport en commun de catégorie «A».

Le thème qui revenait chez les six témoins du public était la possibilité de pouvoir choisir le transporteur qui leur convient lorsque des véhicules de transport en commun de catégorie «A» sont nécessaires. On croit qu'un tel choix amène un meilleur service et de meilleurs prix. La preuve

Tout certificat accordé par la Commission devrait contenir une disposition écrite limitant le permis de l'Ontario aux endroits du territoire d'origine qui ont été autorisés par les agences provinciales compétentes. Ici, cela peut se faire par l'ajout des mots «tel qu'autorisé» après «province de Québec» pour tout permis accordé. L'auteur de la demande est prêt à accepter cette modification.

La Commission croit que les permis de l'Ontario peuvent imposer des restrictions quant à l'exploitation à l'extérieur de ses frontières et qui ont force de loi en Ontario. Ces permis sont délivrés en vertu de la *Loi de 1987 sur les transports routiers* (fédérale), qui prévoit la délégation de pouvoir appropriés aux commissions de transport provinciales et à leurs agents d'application de la loi. Lorsqu'il est question d'entreprises de transport, les tribunaux ont constamment appliqué le concept d'une unité de transport unique au moment d'étudier la question de compétence. Le concept de «frontière seulement» a été introduit par un règlement à la suite de l'adoption d'une politique, mais il s'applique uniquement aux affaires portant sur le camionnage.

Il existe une raison pratique pour ajouter la restriction «tel qu'autorisé», qui se rapporte à la compétence de la Commission. Un transporteur qui contrevient régulièrement aux conditions de son permis d'exploitation pourra constater que son permis fera l'objet d'un examen par la Commission lors d'une audience de justification qui peut se solder par la suspension ou la révocation du permis du transporteur. On a conclu qu'il était justifié d'imposer la disposition «tel qu'autorisé» dans le permis d'exploitation du transporteur d'un autre territoire, notamment pour améliorer le système de réglementation et d'application de la loi.

La Commission croit que si l'ajout des mots «tel qu'autorisé» devient pratique courante, le libellé devrait identifier l'organisme d'autorisation

ajouterait une période de deux ans pendant laquelle l'auteur de la demande pourrait utiliser une partie de son parc de véhicules actuel.

Un certificat contenant les droits assurés par les deux demandes a été délivré.

16. Charter Bus Unlimited, Inc. Dossier n° 44635
Detroit, Michigan
U.S.A. 482226

L'entreprise a déposé une demande pour un permis d'exploitation extra-provinciale de véhicules arrêtés pour le transport de passagers de partout en Ontario jusqu'à la frontière ontarienne/américaine et à d'autres endroits des États-Unis.

Aucune preuve n'a été présentée durant l'audience. M. A.E. Slater, vice-président de l'entreprise, a interprété l'Accord de libre-échange comme signifiant qu'il suffit à un transporteur qui présente une demande d'être responsable d'avoir une assurance adéquate pour obtenir le permis d'exploitation approprié, sans devoir établir les besoins et la commodité du public.

La décision prise dans cette affaire repose sur le défaut de l'auteur de la demande d'établir les besoins et la commodité du public. Selon la Loi sur les véhicules de transport en commun, L.R.O. 1990, il s'agit là d'une exigence législative et dont il est fait mention dans la Loi de 1987 sur les transports routiers. Puisque cette disposition s'applique également aux transporteurs ontariens et aux transporteurs des autres territoires, la loi n'est pas appliquée de façon discriminatoire.

M. Slater a suggéré qu'il y a violation des conditions énoncées dans l'Accord de libre-échange car les principes de la réciprocité entre le Canada et les États-Unis ne sont pas respectés par la loi de l'Ontario. La Commission croit qu'il s'agit d'une mauvaise interprétation de l'Accord de libre-échange. Les services de transport font

Le Canada et les États-Unis ont convenu de ne pas faire de discrimination entre les fournisseurs de services canadiens et américains; chacun sera traité de la même manière. Cela n'empêche pas le Canada et les États-Unis de traiter les fournisseurs de services d'une façon différente dans un pays ou dans l'autre, dans la mesure où les règlements ne font pas de discrimination entre les Américains et les Canadiens. Par conséquent, chaque gouvernement est libre de choisir s'il désire ou non réglementer et la façon de le faire. La Commission a donc conclu que le système de réglementation des autocars de l'Ontario est conforme aux dispositions de l'Accord de libre-échange.

La demande a été rejetée.

17. Autocars Orléans
Express Inc.
Montréal (Québec)
H2L 1N8

La question soulevée par la demande de permis d'exploitation extra-provinciale est circonscrite mais importante. Autocar Orléans Express Inc. a fait la demande suivante :

[TRADUCTION]

«Pour le transport de passagers par des véhicules arrêtés de certains endroits de la province de Québec, de certains endroits à la frontière Ontario/Québec, vers certains endroits en Ontario, et pour le retour des mêmes passagers par le même service jusqu'au point de départ.»

Le seul intime, Voyageur Colonial Limited, a demandé que la Commission impose une restriction qui s'appliquerait dans les situations où une entreprise d'un autre territoire fait une demande de services de transport par véhicules arrêtés à partir de ce territoire vers divers endroits en Ontario.

[TRADUCTION]

«Pour le transport de passagers par véhicules affrétés à partir de :

(i) l'aéroport international Mirabel de Montréal, en passant par la frontière Québec/Ontario, jusqu'à l'aéroport international Lester B. Pearson;

(ii) l'aéroport international Lester B. Pearson, en passant par la frontière Québec/Ontario, jusqu'à l'aéroport international Mirabel de Montréal, pour le compte et au nom des compagnies suivantes :

a) Vacances Air Transat;

b) Nouvelles Frontières;

c) Clubtour Sat;

d) Tours Point de Vue.»

Certaines conditions et restrictions ont été imposées. Premièrement, une restriction a été imposée concernant l'emplacement du siège social des voyagistes au Canada. Deuxièmement, la durée du séjour du groupe au Québec doit être indiquée. Troisièmement, les véhicules doivent être limités à des autocars de catégorie «A» pouvant accueillir au moins 47 passagers assis.

Les véhicules arrêtés recherchés ici doivent servir au transport des touristes provenant de France en visite au Québec et en Ontario, et qui arrivent soit à l'aéroport international Mirabel («Mirabel»), soit à l'aéroport international Lester B. Pearson («LBP»). Dans la plupart des cas, l'aéroport de départ est différent de l'aéroport d'arrivée.

La Commission a entendu les preuves de quatre témoins du public représentant chacune des trois compagnies de voyage qui étaient en faveur des demandes. Ils ont tous parlé de la

croissance rapide de ce marché et du rôle qu'a joué Connaisseur dans leur succès.

Michael Dubeau, vice-président des intimes Penetang-Midland Coach Lines Ltd. («PMCL»), a déclaré que le motif de son opposition à la partie de la demande portant sur Clubtour Sat était lié au fait que PMCL fait déjà beaucoup d'affaires avec ce voyagiste et qu'il croit que sa compagnie offre de bons services.

En étudiant la position de PMCL, la Commission a remarqué que cette demande est celle sur laquelle un client nommé indiquait sa préférence pour un transporteur plutôt qu'un autre. Mme Nathalie Gaudet, directrice des opérations de Clubtour Sat, a indiqué que sa compagnie avait connu une série de problèmes de véhicules avec PMCL durant l'été précédent et qu'elle préférerait utiliser Connaisseur comme transporteur principal pour les voyages en provenance de LBP. Mme Gaudet a déclaré

qu'il est important d'offrir des services fiables qui sont toujours de haute qualité pour conserver la clientèle. La Commission a indiqué que son rôle n'est pas de protéger l'intérêt d'un transporteur aux dépens d'un autre, surtout lorsque la demande ne vise que des clients nommés et lorsqu'un de ceux-ci prouve le besoin et indique une préférence marquée pour les services d'un transporteur particulier.

La Commission croit que les témoins du public de chacun des quatre voyagistes ont fourni des preuves convaincantes de la nécessité du service proposé. Selon la Commission, l'auteur de la demande a satisfait au critère relatif aux besoins et à la commodité du public.

Les parties n'ont pu s'entendre sur une restriction convenable en ce qui concerne l'âge des véhicules à utiliser pour les services proposés. Par conséquent, la Commission a indiqué qu'elle imposerait une restriction de quatre ans sur l'âge du véhicule, mais qu'elle

et des témoins, ainsi que de la nature des questions à régler durant l'audience.

Dans la présente demande, la Commission a fait droit à la motion et a ajourné la question indéfiniment. La pièce à conviction n° 7 représente une demande datée du 30 juin 1992 présentée par Connaissseur à la Commission des transports du Québec. Connaissseur y demande l'autorisation d'offrir des services de transport par véhicules affrétés, pour aller simplement, de LBP à l'aéroport Mirabel («Mirabel») au Québec, ainsi que des services de transport par véhicules affrétés pour aller simplement à partir de Mirabel pour Toronto, pour lequel aucun permis n'a été délivré par l'Ontario. Par conséquent, si Connaissseur a l'intention d'exploiter ce service, il doit présenter une demande à la Commission des transports routiers de l'Ontario. L'ajournement accordé permettra à l'auteur de la demande d'ajouter cette demande à l'acte de procédure.

15. *Autocar Connaissseur* Dossier n° 37367-A/B
Inc.
Montréal (Québec)
H3C 1V8

Durant une audience conjointe de la Commission des transports du Québec et de la Commission des transports routiers de l'Ontario, deux demandes de permis d'exploitation extra-provinciale ont été entendues. Chaque commission a rendu sa décision séparément.

Au début de l'audience, Autocar Connaissseur Inc. («Connaissseur») a apporté à sa demande les modifications suivantes :

Un des six intimés de la demande a présenté une motion demandant l'ajournement de l'affaire ou le rejet de la demande parce que l'auteur de la demande n'a pas le permis adéquat pour offrir des services de transport dans la province de Québec. Il est devenu apparent que le rejet de la demande ne serait pas indiqué, et la Commission devait examiner si l'affaire devait être ajournée ou non.

Une question importante pour les parties était de savoir si l'auteur de la demande avait besoin d'un permis de la Commission des transports du Québec pour offrir les services envisagés dans la présente demande.

La Commission a indiqué que l'interprétation des règlements du Québec et la question de savoir si l'auteur de la demande doit avoir un permis québécois relèvent uniquement des autorités québécoises.

Lorsqu'une entreprise d'une autre province dépose une demande de permis d'exploitation en Ontario, la Commission a comme politique d'exiger des preuves concernant les permis que détient l'entreprise dans sa province et qui sont pertinents à la demande présentée. Cette procédure est suivie en partie pour promouvoir la coopération entre les commissions provinciales de transport, qui peuvent s'aider mutuellement dans les questions d'application des règlements. De plus, elle permet aux commissions provinciales de déterminer si des délibérations conjointes seraient plus efficaces.

La pratique qui consiste à exiger des preuves d'un permis d'exploitation dans la province d'origine a pour but d'aider la Commission; elle ne constitue pas un motif d'opposition et ne doit pas servir à retarder les délibérations. La Commission doit décider de la méthode la plus efficace et la plus rapide pour traiter une demande en tenant compte des intérêts et des responsabilités des autres provinces, des parties

représentant les six intimes ont présenté des preuves au nom de leur compagnie respective.

Les trois clients nommés sont des voyageurs qui ont mis sur pied un programme qui comprend un voyage en autocar en Ontario et au Québec et qui sont vendus principalement en France. Les témoins ont indiqué que les clients des voyageurs exigeaient des services de qualité supérieure avec un minimum de changement par rapport à leur milieu d'origine et désiraient être accompagnés par les mêmes conducteurs francophones durant tout le voyage. Le groupe arrive à l'aéroport international Lester B. Pearson («LBP»), puis se rend ensuite à Niagara Falls, lieu d'attraction important, et visite brièvement Toronto. Le reste de l'itinéraire typique a lieu au Québec. Le vol de retour se fait habituellement à partir d'un aéroport du Québec.

L'auteur de la demande a présenté des preuves indiquant que plus de 40 voyages par véhicules arrêtés étaient prévus à partir de LBP. Les autocars de style européen étaient utilisés pour satisfaire les exigences des clients; certains autocars sont peints selon les instructions des voyageurs.

Les préoccupations des intimes portaient sur deux points. Tout d'abord, ils percevaient une érosion importante de leur marché de services aux groupes de visiteurs d'outre-mer qui arrivent à LBP. Puis, ils sont préoccupés par le fait que l'auteur de la demande a fourni ce service à partir de LBP durant les deux dernières années sans avoir de permis.

La Commission ne peut pas fermer les yeux sur le fait qu'un transporteur a exploité un service contrevenant à la loi, qui a été conçue pour assurer que les passagers sont transportés en toute sécurité dans des véhicules vérifiés et dûment autorisés. L'auteur de la demande croyait qu'il lui suffisait d'avoir un permis de

Transports Canada pour offrir des services de transport par véhicules arrêtés à partir de LBP. La Commission a déclaré que chaque exploitant de véhicules de transport en commun est responsable de connaître tous les règlements qui s'appliquent à leur exploitation.

Le critère que la Commission applique lors de l'étude d'une demande de permis temporaire est plus rigoureux que celui utilisé pour un permis permanent. La déclaration de principe suivante expose ce critère :

[TRADUCTION]

«La Commission émettra un permis non permanent si elle a l'assurance qu'elle a reçu une demande visant à répondre à un besoin urgent d'offrir un service qu'aucun transporteur détenant actuellement un permis ne peut offrir.»

La Commission est convaincue qu'il existe un urgent besoin à court terme de services pour les groupes qui arrivent à l'aéroport LBP en provenance de l'Europe et pour lesquels sont utilisés des autocars de style européen et personnalisés, qui sont la propriété de l'auteur de la demande. Les transporteurs détenant actuellement un permis peuvent offrir tous les autres services nécessaires.

14. *Autocar Connaisseur* Dossier n° 37367-A/B
Inc.
Montréal (Québec)
H3C 1V8

Connaisseur a déposé des demandes pour un permis d'exploitation extra-provinciale de véhicules arrêtés, pour aller simples, de l'aéroport international Lester B. Pearson («LBP») en direction des frontières Ontario/Québec, E-U pour transport subséquent. Les services sont réservés aux clients de quatre voyageurs nommés dont les passagers doivent se déplacer en avion avant ou après.

Greyhound Lines of Canada Ltd. («Greyhound») a présentée une motion en vertu de l'article 16 de la Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario demandant l'examen des permis PVX-1350, PV-3931 et PVX-221 détenus par Trentway Wagar Inc. («Trentway») ou bien la tenue d'une nouvelle audience pour examiner les demandes qui ont conduit à la délivrance de ces permis.

Le 29 juin 1989, la Commission a délivré un certificat à Exec Plus Inc. («Exec»), qui est devenu le permis d'exploitation de véhicules de transport en commun PV-3931, autorisant les déplacements par véhicules affrétés partout en Ontario. Elle a délivré simultanément un deuxième certificat à Exec accordant le permis PVX-1350 pour des services de transport extra-provincial de partout en Ontario. Environ deux ans plus tard, dans un rapport daté du 4 juillet 1991 et présenté au ministre, la Commission a recommandé au ministre que les permis PV-3931 et PVX-1350 soient cédés à Trentway, pourvu que les deux permis ne soient pas utilisés conjointement avec les autres permis détenus par la compagnie. Le ministre a approuvé les cessions et a accordé les permis à Trentway en vertu des conditions énoncées par la Commission.

En accordant la cession des deux permis à Trentway, la Commission a clairement tenté d'empêcher Trentway d'utiliser les permis cédés d'une façon qui lui permettrait d'offrir des services de transport extra-provincial par véhicules affrétés de partout en Ontario. De plus, il est peu probable que, en 1977, la Commission ait prévu un tel résultat lorsqu'elle a accordé le certificat du permis PVX-221. En bref, on a découvert une lacune dans le libellé et c'est la Commission qui a rédigé ce libellé. Dans Parent Cartage Ltd. vs. the OHTB, la Cour d'appel a indiqué que l'article 16 donnait à la Commission le pouvoir de corriger ses erreurs de façon à exprimer son intention véritable.

La Commission a conclu que la modification du libellé du permis PV-3931 aurait peu d'effet puisque les dispositions dont se prévalait Trentway pour réaliser son droit d'offrir un service élargi de transport par véhicules affrétés sont énoncées dans le permis PVX-221. Par conséquent, pour que toute modification soit efficace, il faut régler le problème à sa source, qui est le permis PVX-221.

La Commission a déclaré que, puisque tous les arguments concernant tous les aspects de la question ont déjà été entendus, il n'y avait aucune raison d'accorder une autre audience. La motion pour l'examen du permis PVX-221 a été accordée.

13. Autocar Connaisseur Dossier n° 37676-A(T) Inc. Montréal (Québec) H3C 1V8

Une demande provisoire a été déposée par Autocar Connaisseur Inc. («Connaisseur») libellée comme suit :

[TRADUCTION]

«Pour le transport, aller simple, de passagers pour le compte et au nom de Traffic Voyage, Nouvelles Frontières et Club Tour S.A.T., après un vol aérien, par véhicules affrétés à partir de l'aéroport international Lester B. Pearson jusqu'à la frontière Ontario/Québec et Ontario/E.-U., pour transport subséquent.

Sous réserve que les droits d'offrir des services de transport par véhicules affrétés soient limités aux compagnies mentionnées dans les présentes.»

La preuve en faveur de la demande a été présentée par un témoin représentant chacun des clients nommés. Huit témoins d'entreprise

Peachtree est exploitée par M. Emilie Habib, homme d'affaires à la retraite qui a une grande expérience dans le domaine du service de taxi. M. Habib a déclaré qu'il avait créé Peachtree pour aider son ami, M. Jerome Alexander, et pour récupérer une partie de l'argent que ce dernier lui devait. Pendant l'audience, il est devenu évident que M. Alexander avait pour fonction de gérer les opérations et que M. Habib et M. Terry Waud, comptable-agréé, s'occuperaient de l'administration, des finances et des décisions concernant Peachtree.

La Commission a entendu trois agents de voyage situés dans la municipalité régionale de Niagara, trois agents de l'Etat de New York et sept témoins clients de la région du Niagara. (Ce dernier groupe représentait trois groupes de personnes âgées, une école élémentaire, un club de ski, un club de majorettes et un «organisateur» de voyages de jeu vers Atlantic City.)

Le thème du témoignage du public était le besoin d'avoir plus de concurrence. Même si de nombreux témoins avaient fait appel aux services de Fart's Coach Lines Ltd. et en avaient été satisfaits, ils ont déclaré qu'il existait un besoin pour un autre service dont les prix seraient équivalents. La plupart des témoins se sont plaints que Canada Coach Lines Ltd. était trop cher et qu'il était difficile de communiquer avec l'entreprise.

Les intimes étaient préoccupés de l'effet de la récession sur les services d'autobus à Niagara et de l'aptitude de l'auteur de la demande.

La Commission est convaincue que les besoins et la commodité du public justifient la délivrance des certificats accordant les permis d'exploitation extra-provinciale et intra-provinciale pour des déplacements par véhicules affrétés à partir de la municipalité régionale de Niagara.

Même si la Commission croit qu'il existe un besoin pour un autre transporteur dans la région de Niagara, elle n'est pas prête à délivrer le permis selon les conditions de la demande. M. Habib semble être responsable, mais la présence de M. Alexander dans les opérations de Peachtree soulève des questions sur la façon exacte dont Peachtree serait gérée, puisque ni M. Habib ni M. Waud n'ont d'expérience dans l'exploitation d'une compagnie d'autobus.

Par conséquent, la Commission croit qu'il est de l'intérêt public d'exercer un certain contrôle. Les certificats pour un permis d'exploitation extra-provinciale temporaire et un permis d'exploitation de véhicules de transport en commun ont été délivrés pour une période de trois ans et doivent être renouvelés chaque année. À partir d'octobre 1992 et pendant les deux premières années de la période de trois ans, des états financiers devront être envoyés à la Commission au plus tard le 15 de chaque mois. Durant cette période, ni la cession ou l'émission d'actions supplémentaires, ni un changement de directeur ne seront autorisés sans l'approbation expresse de la Commission.

De plus, durant les deux premières années d'exploitation, Peachtree sera limitée à l'exploitation de deux autocars routiers modernes de catégorie «A» (tel que défini dans les règlements pris en application de la Loi sur les véhicules de transport en commun). Les demandes d'exploitation d'autres véhicules devront être présentées uniquement lors de l'évaluation annuelle de Peachtree par la Commission. Tout défaut de respecter ces conditions entraînera la révocation des permis temporaires.

12. *Trentway*

Wagar Inc.

Peterborough (Ontario)

K9J 7A5

Dossier n° 14198-A20/B6/B7

faire croire que la compagnie se conformait au Règlement 888 pris en application de la Loi sur les véhicules de transport en commun.

Pendant un certain nombre d'années, Transstaro a outrepassé à répétition les droits indiqués par son permis et ne s'est pas conformé aux exigences du Règlement 888. Par le passé, son permis a été suspendu et ses demandes pour élargir son permis ont été refusées. À chaque occasion, une infraction au Règlement 888 était au coeur du problème.

La Commission a conclu que Transstaro n'a pas satisfait les exigences d'aptitude exigées par la Loi sur les véhicules de transport en commun pour les fins de la présente demande. Par conséquent, une ordonnance refusant la demande a été rendue. La Commission a évalué à 84 400 \$ les coûts que l'auteur de la demande doit payer sur-le-champ.

11. *Peachtree Tours Inc.* Dossier n° 44736/A
Welland (Ontario)
L3B 5R5

Peachtree Tours Inc. («Peachtree») a déposé des demandes de permis d'exploitation extra-provinciale et intra-provinciale auprès de la Commission «pour le transport de passagers dans des véhicules affrétés à partir de divers endroits de la municipalité régionale de Niagara». La demande de permis d'exploitation extra-provinciale comprenait une demande visant des déplacements par véhicules affrétés à partir de certains endroits des États-Unis.

Au début de l'audience, l'avocat de l'auteur des demandes a modifié celles-ci pour lui interdire l'utilisation de véhicules de catégorie «D».

L'audience a duré sept jours au cours desquels 13 témoins du public et trois de l'entreprise ont été entendus en rapport avec les demandes.

Le propriétaire et président de Getaway a remis à la Commission des exemplaires de la confirmation écrite de Transstaro indiquant le moment où le véhicule a réellement été réservé, par opposition aux présomées dates indiquées sur les bons de commande. Par exemple, un voyage à Kitchener qui a eu lieu le 1^{er} juin 1991 aurait été réservé le 30 mai, alors qu'en fait, la réservation avait été faite le 25 mars selon la lettre de confirmation envoyée par Transstaro à Getaway. Il y avait 25 exemples de déplacements par véhicules affrétés effectués par Transstaro pour Getaway en juin 1991 pour lesquels les dates de réservation étaient fausses selon les formulaires de confirmation envoyés à Getaway par Transstaro.

La Commission a conclu à partir des preuves présentées par les intimés relativement aux feuilles d'appel que ces documents étaient également peu fiables. Les feuilles d'appel étaient essentielles pour la cause de l'auteur de la demande parce qu'elles devaient prouver qu'aucun autre transporteur n'avait de véhicules disponibles pour faire les nombreux déplacements par véhicules affrétés organisés par Transstaro à partir de la communauté urbaine de Toronto, de Mississauga et de Vaughan. L'auteur de la demande a également soumis les feuilles d'appel pour démontrer son aptitude parce qu'elles laissaient entendre que Transstaro se conformait aux règlements et, partant, ne contrait sa présomée bonne foi.

La Commission a conclu que la méthode utilisée par Transstaro pour remplir les feuilles d'appel était un procédé complexe qui visait à dupliquer le ministère et la Commission pour leur

général de Penetang Midland Coach Lines Ltd., son entreprise avait alors 27 autocars disponibles. M. Dubeau estime également que Transstario a offert ses services aux membres du public de façon à recevoir un permis d'exploitation à l'extérieur de Toronto. Onze accusations ont été portées contre Transstario par le ministère à cause de déplacements illégaux par véhicules arrêtés faits à partir de Toronto et de Mississauga en 1990.

Richard Storey, avocat de Greyhound Lines of Canada Ltd., a qualifié de «fraude» les feuilles d'appel et les bons de commande de véhicules arrêtés de Transstario. Il a déclaré que ces documents avaient été créés et falsifiés intentionnellement pour tromper la Commission en «montrant une image qui était loin de la réalité.»

La Commission a entendu la preuve en ce qui concerne les contrats de transport (bons de commande de véhicules arrêtés) pour les déplacements faits par Transstario. La preuve de M. Bolton était qu'il ne considère pas qu'un déplacement par véhicule arrêté est confirmé tant que Transstario n'a pas réellement reçu le paiement du client et que, par conséquent, la plupart des véhicules qui apparaissent sur les bons de commande indiquant la journée de la réservation du déplacement sont habituellement arrêtés moins de sept jours avant la date réelle de départ. C'était la raison invoquée par Transstario pour justifier le fait qu'il a appelé les autres transporteurs uniquement quelques jours avant le déplacement prévu.

La preuve présentée par les clients des services de transport par véhicules arrêtés en faveur de la demande était que bon nombre d'entre eux établissaient chaque année un horaire pour leurs voyages et qu'ils approchaient Transstario en fonction de cet horaire.

Le plus gros client de Transstario était Getaway Tours and Travel Inc. («Getaway»), une agence

feuilles d'appel soumises par Transstario ne donnaient pas de renseignements sur l'endroit d'embarquement, la destination, le nombre d'autocars nécessaires, etc. Elles indiquaient seulement que Transstario avait appelé un transporteur et voulait savoir si ses autocars étaient disponibles pour certaines dates à venir sans mentionner de déplacements particuliers. Les preuves démontrent que Transstario n'a pas appelé tous les transporteurs autorisés des municipalités en question pour les déplacements par véhicules arrêtés qu'il a effectués.

La Commission a examiné la preuve des transporteurs en question sur la disponibilité de leurs autocars. Trois à cinq autocars de Voyageur Colonial Limited, qui a le droit d'offrir des services de transport par véhicules arrêtés à l'extérieur de Toronto, étaient disponibles pour de tels services chaque jour pendant 256 des 395 jours en question.

Des autocars de la firme Tokmakjian Limited, qui a également un permis de services de transport par véhicules arrêtés à l'extérieur de Toronto, étaient disponibles chaque jour pendant 362 des 395 jours en question. Le président de Trentway Wagar Inc. a indiqué qu'il y avait «beaucoup d'autocars disponibles» durant la période de 13 mois en question. De plus, il a fourni des preuves détaillées pour chaque jour durant cette période pour appuyer son affirmation concernant la grande disponibilité de véhicules et pour réfuter toute affirmation de manque de véhicules. Outre les différences concernant la disponibilité des véhicules entre les feuilles d'appel de Transstario et les dossiers quotidiens de Trentway, il y avait des différences répétées entre les noms inscrits sur les feuilles d'appel et les employés de Trentway avec qui Transstario avait parlé.

Le 31 octobre 1991, Transstario a fait un déplacement par véhicule arrêté de North York à Sudbury. Selon Brian Dubeau, directeur

Transstaro a déposé une demande pour un service de ligne avec horaire régulier pour le transport de passagers et de fret express entre Cookstown, Mississauga, l'aéroport international Lester B. Pearson («LBP») et la communauté urbaine de Toronto et toutes les municipalités intermédiaires comme Bradford, Aurora et Vaughan, selon un trajet défini.

L'audience sur le permis d'exploitation de véhicules de transport en commun, qui a duré 31 jours, est la plus longue de toute l'histoire de la Commission. Un total de 38 témoins ont été entendus en rapport avec la demande et ils représentaient des groupes de personnes âgées, des administrations municipales, des agences de voyage, des services de loisirs et des groupes religieux. Le thème de base des témoins était qu'ils voulaient un service direct de leur municipalité vers Toronto ou LBP en autocar routier et qu'aucun service du genre n'était actuellement disponible.

Les intimes ont soutenu que la demande était insuffisante pour que le service de ligne soit viable et que le trajet était conçu pour obtenir le droit d'offrir des services de véhicules arrêtés au plus grand nombre d'endroits possibles plutôt que de répondre aux besoins des voyageurs.

Les témoins du service de véhicules arrêtés représentaient un échantillon de la collectivité, principalement de la communauté urbaine de Toronto. La plupart de ces personnes ont indiqué qu'elles utilisaient Transstaro depuis plusieurs années pour des services de transport par véhicules arrêtés, même si le transporteur ne détenait pas de permis pour desservir la communauté urbaine de Toronto, Mississauga ou Vaughan. M. Gary Bolton, vice-président

de Transstaro, a expliqué que les véhicules arrêtés étaient utilisés conformément aux paragraphes 9(4), (5) et (6) du Règlement 888 pris en application de la Loi sur les véhicules de transport en commun.

L'objet des paragraphes 9(4) et (5) était de fournir un service de soutien advenant le cas où les transporteurs autorisés actuels ne disposeraient pas d'assez de véhicules à un moment donné. Cette disposition de la Loi ne représente pas une autre méthode de délivrance de permis. L'article 6 de la Loi sur les véhicules de transport en commun indique clairement que la détermination des besoins et de la commodité du public par la Commission constitue le seul mécanisme de délivrance de permis.

M. Bolton a indiqué que Transstaro a élaboré un système de feuilles d'appel pour se conformer aux dispositions de l'article 9 du Règlement 888. De la loi susmentionnée ces feuilles sont supposées être utilisées pour déterminer la disponibilité d'un transporteur pour chaque déplacement par véhicule arrêté à partir des régions pour lesquelles Transstaro n'a pas de permis.

En réponse à la demande des intimes, M. Bolton a présenté ses feuilles d'appel pour une période de 13 mois allant du 1^{er} août 1990 au 31 août 1991. Ces feuilles devaient démontrer que pour chaque déplacement par véhicule arrêté fait au cours de la période indiquée, Transstaro aurait appelé tous les transporteurs autorisés des municipalités en question pour déterminer s'ils avaient des véhicules disponibles.

Transstaro a remis à la Commission des contrats de transport ou des confirmations de commandes pour expliquer le système d'administration des services de véhicules arrêtés de l'entreprise. Ces factures sont préparées pour chaque déplacement par véhicule arrêté et ils fournissent des renseignements détaillés sur chacun. Les

exploités à l'extérieur de la province de façon appropriée en vertu des conditions énoncées dans les présentes. La Commission croit que les mots «retour des mêmes passagers par le même service de transport par véhicule affrété jusqu'au point de départ» ne sont que permissifs. Si le transporteur retourne avec des passagers, il peut le faire uniquement si ce sont les mêmes passagers et s'ils effectuent le même voyage par véhicule affrété. Des services de transport par véhicules affrétés pour aller simples peuvent être offerts à partir d'un endroit autorisé par le permis d'exploitation vers une autre destination, mais non en sens inverse.

Selon les preuves présentées, la Commission pense que les besoins et la commodité du public justifient la délivrance d'un certificat permettant les déplacements extra-provinciaux par véhicules affrétés à partir d'endroits désignés dans le district de Kenora.

Par la suite, une motion d'examen a été présentée par l'Ontario Motor Coach Association («OMCA»). L'OMCA a obtenu le statut de parties aux procédures. Aucune autre partie ne s'est présentée pour la motion.

Dans la demande datée du 23 avril 1992, le permis d'exploitation extra-provinciale sur lequel la Commission devait se pencher était libellé ainsi :

[TRANSDUCTION]

«Pour service de transport de passagers par véhicules affrétés à partir du district de Kenora en direction des frontières Ontario/Manitoba et Ontario/E.-U. pour transport subséquent, et pour le retour des mêmes passagers par le même service de transport par véhicules affrétés jusqu'au point de départ.»

La Commission a conclu que ce libellé particulier dans un permis d'exploitation

accorderait à l'exploitant le droit de faire des allers simples par véhicules affrétés à partir d'un ou des points nommés dans le permis. Cette interprétation a donné lieu à la motion. L'avocat de l'OMCA désirait obtenir une nouvelle audience pour que soit examinée cette portion de la décision datée du 23 avril 1992 en rapport avec les déplacements de véhicules affrétés pour aller simples. L'OMCA ne s'opposait pas à la délivrance d'un certificat modifié par la Commission à l'auteur de la demande de façon à lui accorder un permis de déplacements par véhicules affrétés pour aller simples prévu dans la décision.

La motion a été approuvée dans la mesure où le certificat de Marchant, daté du 7 mai 1992, a été modifié par l'ajout d'une disposition séparée stipulant que les déplacements de véhicules affrétés pour aller simples sont permis à partir du district de Kenora, avec restriction pour les villes de Dryden, Sioux Lookout, le canton d'Ear Falls, Ignace et Vermilion Bay.

La Commission a décidé de rendre une ordonnance modifiant tous les certificats contenant un libellé similaire à celui utilisé dans la demande de Marchant. Le but de la modification serait d'énoncer clairement que les déplacements de véhicules affrétés pour aller simples ne sont pas autorisés par un tel libellé dans un permis.

Un avis d'intention a été publié, permettant ainsi à toutes les parties intéressées de présenter leurs observations à la Commission. Après avoir étudié les observations, la Commission a rendu une ordonnance ajoutant à tous les certificats, la disposition suivante :

[TRANSDUCTION]

«SOUS RÉSERVE qu'aucun passager ne monte ni ne descende, sauf au point de départ.»

véhicules arrêtés à partir de divers endroits dans les districts de Kenora et de Rainy River en direction des frontières Ontario/Manitoba et Ontario/E.-U., visant uniquement des véhicules de transport en commun pour 15 passagers.

Durant l'audience, qui a duré deux jours, neuf témoins du public et deux témoins de l'entreprise ont été entendus en rapport avec la demande. Trois des témoins du public représentaient des entreprises de l'industrie touristique. Trois autres témoins travaillaient au département d'éducation physique d'écoles secondaires de Kenora et deux autres témoins du public travaillaient à l'aéroport municipal de Kenora. Une grande partie du trafic arrive à l'aéroport par avion privé ou arrêté et nécessite un transport terrestre vers différents endroits. L'auteur de la demande offre un service 24 heures sur 24 et est disponible à la dernière minute pour fournir les services nécessaires. Il arrive parfois que l'avion qui doit prendre un groupe au départ soit détourné vers Winnipeg. Le groupe a alors besoin d'un moyen de transport terrestre pour se rendre à l'avion.

L'auteur de la demande a reconnu que des services de transport extra-provincial par véhicules arrêtés ont été offerts illégalement, surtout en direction de Winnipeg. La Commission ne peut jamais fermer les yeux sur des opérations illégales mais elle est prête, dans ce cas-ci, à accepter l'explication de l'auteur de la demande voulant qu'il ignorait qu'il devait avoir, pour les déplacements à l'extérieur de la province, un permis différent de celui pour véhicules de transport en commun qui avait été délivré. La Commission a souligné que les détenteurs de permis ont le devoir d'être pleinement au courant de tout règlement touchant le transport de passagers.

On s'est aussi penché sur la question de savoir si les services de transport par véhicules arrêtés pour aller simples peuvent être

Brampton. De nombreuses personnes ont parlé de Charterways comme d'un transporteur «local» parce qu'il a un terminus à Brampton et parce qu'il a de nombreux autobus scolaires dans la ville. La plupart des témoins de Brampton semblent ignorer la présence de Penetang-Midland Coach Lines Limited («PMCL») à Brampton et ceux qui ont utilisé les services de PMCL ont des plaintes à faire à son sujet.

En ce qui concerne Caledon, la Commission a entendu uniquement deux témoins et leur preuve était très faible.

Les témoins du public pour Oakville ont indiqué qu'ils aimeraient avoir le choix d'un autre transporteur, et ils croyaient que cela donnerait à leurs groupes respectifs plus de souplesse. Un témoin du Kerr Street Senior Citizens Centre a parlé de l'augmentation de la demande de voyages d'un jour pour les personnes âgées. La plupart des témoins d'Oakville n'étaient pas au courant de la présence de PMCL dans la collectivité.

En examinant la preuve présentée par le public, la Commission pense que, même si la preuve n'est pas écrasante, elle est suffisante pour satisfaire au critère relatif aux besoins et à la commodité du public et démontre qu'un service de véhicules arrêtés pour la ville de Brampton et la ville d'Oakville était justifié. Cependant, la preuve de la ville de Caledon n'était pas suffisante pour justifier la délivrance d'un permis. La partie extra-provinciale de la demande a été refusée parce qu'il n'y avait littéralement aucune preuve pour démontrer les besoins et la commodité pour le public d'un tel service.

9. Barry Clayton Marchant Dossier n° 42993-C
Kenora (Ontario)
P9N 3W8

Il s'agit d'une demande de permis pour services de transport extra-provincial par

J. & T. Murphy Limited («Murphy») voulait faire enlever de son permis d'exploitation une restriction interdisant l'exploitation de véhicules arrêtés de transport en commun de catégorie «A» à partir de la ville de London. À l'heure actuelle, la société Murphy a un permis pour offrir des services par véhicules arrêtés de catégorie «D» à partir de la ville de London, et elle peut utiliser des véhicules de catégorie «A» uniquement pour le transport scolaire à London.

Les deux intimés ont demandé un ajournement à la suite de la présentation des preuves de l'auteur de la demande. Selon eux, la demande était prématurée, et la raison pour laquelle elle avait été faite est que à ce moment, l'auteur de la demande sentait que ses droits actuels de fournisseur de services de véhicules arrêtés étaient menacés par l'annexion proposée entre la ville de London les municipalités avoisinantes.

La Commission a refusé la proposition d'ajournement. Elle était d'avis que l'annexion proposée pouvait avoir amené le dépôt de la demande à ce moment-ci, mais que le critère relatif aux besoins et à la commodité du public était le facteur déterminant pour l'examen.

Il est évident que l'auteur de la demande devient actuellement une part du marché des services de véhicules arrêtés de London. Cependant, la majorité des témoins du public qui utilisent les services de Murphy montent à bord des autocars à des endroits situés à l'extérieur de London, où la société Murphy détient actuellement un permis d'exploitation. Il arrive qu'ils ne trouvent pas pratique de se rendre à ces points d'embarquement à l'extérieur de la ville.

Aucun des intimés n'a présenté de preuves concernant l'effet éventuel sur leurs activités de l'arrivée d'un autre transporteur à London.

Le deuxième intimé a reconnu que l'effet sur leurs activités serait moindre si le nombre d'autocars supplémentaires autorisés de catégorie «A» était limité.

En fonction de la preuve présentée, la Commission est convaincue que les besoins et la commodité du public seraient respectés en permettant l'intégration graduelle de l'auteur de la demande dans le marché des services de véhicules arrêtés de catégorie «A» à London. Les certificats délivrés limitent l'auteur de la demande à l'utilisation de deux (2) véhicules de transport en commun de catégorie «A» jusqu'au 31 décembre 1995 et à cinq (5) véhicules après cette date.

8. *Charterways* Dossier n° 22720-C26/C27
Transportation Limited
 London (Ontario)
 N6A 4Z3

Charterways, important exploitant d'autobus scolaires, a fait une demande pour un service de transport extra-provincial par véhicules arrêtés et d'exploitation de véhicules de transport en commun pour transporter des passagers à partir de certains endroits de la municipalité régionale de Peel et de la ville d'Oakville. Même s'il a le droit d'offrir un service de véhicules de transport en commun arrêtés à Mississauga, il n'a pas le même droit à Brampton, Caledon ou Oakville. Charterways a affirmé qu'un permis d'exploitation de véhicules de transport en commun lui permettrait d'utiliser plus efficacement son parc de véhicules et d'être plus concurrentiel dans les soumissions pour les contrats de transport scolaire et les services de véhicules de transport en commun arrêtés.

Un total de 24 témoins représentant une partie de la collectivité se sont présentés pour soutenir la demande.

Une grande partie de ces témoins sont de Brampton. Ils désirent un service de remplacement pour les transporteurs de catégorie «D» actuels de

La demande porte sur un service de transport par véhicules affrétés réservé à trois voyageurs nommés qui amènent des touristes de la France au Canada. Ces touristes arrivent à Mirabel ou à Pearson et leur séjour varie de 7 à 21 jours. Chaque voyage organisé arrête à des endroits d'intérêt en Ontario et au Québec. Dans la plupart des cas, l'aéroport de départ est différent de l'aéroport d'arrivée.

Finalement, les parties sont parvenues à s'entendre sur les conditions du permis proposé, qui ont été présentées à la Commission pour approbation. Les principales caractéristiques de l'accord étaient les suivantes : les déplacements aller-retour par véhicules affrétés à partir de Pearson avaient été éliminés, les services étaient limités aux trois voyageurs nommés, une restriction sur l'emplACEMENT du siège social des compagnies de voyage au Canada était prévue. De plus, le temps passé par le groupe au Québec devait être indiqué et la capacité maximum des véhicules était 47 passagers.

Les parties aux procédures sont représentatives des transporteurs qui exploitent activement des services d'autocar aéroportuaire dans les deux provinces et, par conséquent, cette entente et les conditions qui s'y rattachent peuvent être considérées comme un modèle à adopter dans d'autres circonstances.

Les questions soulevées par la présente demande sont importantes pour les intérêts des gouvernements des deux provinces et pour les intérêts du pays en vertu de la Loi de 1987 sur les transports routiers. Du point de vue fédéral, l'intérêt public signifie avoir un système de transport par autocar efficace et économique permettant le libre déplacement d'une province à l'autre avec un minimum de contraintes. Par contre, l'intérêt provincial doit tenir compte des préoccupations et des intérêts des exploitants provinciaux, des entreprises et de la main-

d'oeuvre locales, qui peuvent avoir un contenu plus provincial. Les gouvernements fédéral et provinciaux ont comme but de promouvoir l'industrie touristique. Par conséquent, l'accord tente de résoudre tous les intérêts contradictoires de façon acceptable. La Commission insiste sur le fait que le permis d'exploitation extra-provinciale accordé par l'Ontario autorise le déplacement d'autocars jusqu'à la limite de la province, même si des restrictions peuvent être imposées et s'appliquer au-delà de cette limite.

On s'attendait à ce que des transporteurs de l'Ontario présentent une demande pour un permis d'exploitation d'un service de transport aéroportuaire à partir du Québec identique à celui qui fait l'objet de la discussion, et la Commission a demandé certains éclaircissements sur les exigences que la Commission des transports du Québec imposerait pour un tel permis.

Les deux avocats du Québec, spécialistes des transports, ont déclaré à la Commission que, selon les règlements du Québec, l'auteur d'une demande doit être domicilié, c'est-à-dire résider, au Québec depuis au moins six mois avant de faire une demande de permis. Il semble que, pour une entreprise de l'Ontario présentant une demande, l'exigence relative à la résidence n'est pas excessive, puisque la Commission a été informée qu'une entente conclue avec une billetterie avait été mentionnée comme exemple jugé acceptable dans un cas.

À la suite de l'audience publique, un représentant de chacun des trois voyageurs nommés a présenté à la Commission un affidavit portant sur le besoin du service proposé à l'appui de la demande de certificat.

7. J. & T. Murphy Limited
Arva (Ontario)
NOM ICO
Dossier n° 02947-A22/A23

Pour le transport de passagers par véhicules affrétés :

a) à partir d'endroits appelés Marionville, Marvelville et Russell, dans le canton de Russell, dans les comtés unis de Prescott et Russell;

b) à partir d'un endroit appelé Morewood, dans le canton de Winchester, dans les comtés unis de Stormont, Dundas et Glengarry;

c) à partir du village de Winchester, dans les comtés unis de Stormont, Dundas et Glengarry.

Sept membres du public ont témoigné en faveur de la demande. Leur argument commun était qu'ils cherchaient des tarifs plus abordables et qu'ils pensaient les obtenir si le permis demandé était délivré. De plus, ils cherchaient un transporteur local francophone.

Un des témoins, représentant un groupe d'environ 15 fermiers francophones de Marionville, a indiqué qu'il ne s'est pas informé des tarifs auprès de l'auteur de la demande ni des tarifs et n'a pas l'intention de faire un déplacement par véhicule affrété.

Un deuxième témoin, copropriétaire et représentant du Morewood Lodge, a indiqué qu'aucun déplacement par véhicule affrété n'avait été organisé au cours des 26 derniers mois et qu'il ne s'était pas informé des tarifs et des services offerts par l'auteur de la demande ou les intimés.

Cinq autres témoins n'ont jamais affrété un autocar et ne prévoyaient pas de le faire.

Quatre intimés ont indiqué qu'ils avaient les véhicules, qu'ils engageaient des conducteurs bilingues (francophones) et que

leurs tarifs étaient équivalents ou inférieurs à ceux proposés par l'auteur de la demande.

Après l'examen de la preuve, la Commission est convaincue que les besoins et la commodité du public n'ont pas été suffisamment prouvés pour justifier la délivrance du permis d'exploitation et, par conséquent, les deux demandes ont été rejetées.

6. *Autobus La Québécoise* Dossier n° 44424-A

Inc.
St-Lambert-de-Lévis (Québec)
GOS 2N0

La demande de permis d'exploitation extra-provinciale présentée par les Autobus La Québécoise Inc. («Autobus») a été entendue lors d'une audience conjointe de la Commission des transports du Québec et de la Commission des transports routiers de l'Ontario. Chaque commission a fait connaître sa décision séparément.

Au début de l'audience, les six intimés ont accordé sur les questions en suspens avec l'intention de parvenir à une forme de permis d'exploitation qui pourrait atténuer les préoccupations de toutes les parties et satisfaire à leurs intérêts. La Commission a encouragé ces négociations et a retardé le début de l'audience publique de façon à accorder suffisamment de temps aux parties pour qu'elles terminent leurs discussions.

La demande déposée portait sur un permis d'exploitation extra-provinciale de véhicules affrétés pour aller simples à partir de l'aéroport international Lester B. Pearson («Pearson»), à Mississauga, et de l'aéroport international Mirabel («Mirabel»), au Québec, ainsi qu'un permis de services de transport aller-retour à partir de Pearson.

première portait sur la prolongation de son permis d'exploitation de véhicules de transport en commun et la seconde sur le permis d'exploitation extra-provinciale, pour la prestation de services de transport à partir des municipalités régionales de York, de Peel, de Durham, du comté de Simcoe et de la municipalité de la communauté urbaine de Toronto, avec des véhicules affrétés de catégorie «D» uniquement dont le nombre de places assises serait limité à 28.

Des représentants d'organismes qui organisent des voyages éducatifs, un organisateur de conférences et plusieurs organisateurs de voyages destinés aux personnes âgées et aux touristes asiatiques ont présenté des témoignages à l'appui des demandes.

Ces témoins ont déclaré qu'à cause du ralentissement économique actuel, la taille des groupes qui voyagent a diminué. Par conséquent, l'autocar de 47 passagers utilisé par le passé ne peut plus être rempli suffisamment pour satisfaire à l'exigence minimum de 35 passagers. Les recherches faites par Symcha indiquent qu'il y a une place dans le marché des voyages organisés pour des véhicules de catégorie «D», dotés de l'air climatisé, de sièges inclinables, de magnétoscopes et de toilettes, et pouvant accueillir 28 passagers.

Au lieu d'annuler un voyage par véhicule affrété à cause de l'exigence minimum de 35 passagers, les organisateurs de voyages ont indiqué qu'ils pouvaient vendre de tels voyages s'ils utilisaient des autocars de 28 places. Il s'est donc créé un vide que Symcha cherchait à combler en offrant un service à cette partie du marché.

Les intimes sont préoccupés par l'addition d'un autre transporteur pour servir la

région la plus densément peuplée en Ontario (Golden Horseshoe).

Les témoins en faveur des demandes ont indiqué que les véhicules de Symcha étaient supérieurs à ceux des intimes et ont déclaré catégoriquement que leurs clients exigeaient des véhicules modernes munis des commodités qu'offrent les autocars de loisirs modernes de 47 places.

Les besoins et la commodité du public ont justifié la délivrance des certificats accordant la prolongation du permis d'exploitation de véhicules de transport en commun et l'octroi d'un permis d'exploitation extra-provinciale. La preuve soumise a convaincu la Commission qu'il y avait une place sur le marché dans l'agglomération torontoise et les municipalités avoisinantes pour le genre de service proposé et que les véhicules de Symcha convenaient mieux que les minibus utilisés actuellement. La Commission est convaincue que l'arrivée de Symcha dans le marché des services de véhicules affrétés à Toronto et dans la région avoisinante aura un effet minime sur les intimes à cause de la restriction aux véhicules de catégorie «D».

5. *Piché & Son Garage* Dossier n° 29733-D/E
Limited
Russell (Ontario)
K4R 1E3

L'auteur de la demande, Piché & Son Garage Limited («Piché»), qui est la propriété de Richard Leblanc et est exploitée par lui, gère une entreprise de transport par autobus scolaires.

Piché a demandé un permis d'exploitation intra-provinciale et extra-provinciale pour trois de ses autobus scolaires jaunes de catégorie «D», lorsqu'ils ne servent pas au transport scolaire, en ces termes :

La Commission a déterminé que la société Troit était en bonne situation financière, qu'elle fournissait des services fiables pour un marché particulier et que la délivrance du permis aurait un effet négligeable sur les intimés. Cependant, elle n'est pas convaincue qu'il y a un besoin de desservir toute la municipalité régionale de Peel.

Par conséquent, un permis a été délivré pour les services de transport par véhicules affrétés à partir de la ville de Mississauga vers divers endroits dans les municipalités régionales de Durham, York, Peel, Halton, Waterloo, Hamilton-Wentworth, les comtés de Dufferin, Wellington, Brant et la municipalité de la communauté urbaine de Toronto.

Calssada Investments Ltd. («Calssada») a présenté une demande de permis d'exploitation intra-provinciale de véhicules de transport en commun pour transporter les membres d'équipage d'Air Portugal («TAP») et de Belgian World Airlines («SABENA»), entre l'aéroport international Lester B. Pearson («LBP») et la ville de Toronto. Le transport par véhicules affrétés était interdit.

Les deux véhicules de transport en commun proposés auront une capacité maximum de 25 passagers.

La Commission a entendu les témoignages fournis par les chefs d'escalades des deux lignes aériennes. Les membres d'équipage de conduite et le personnel de cabine employés par les lignes aériennes ont besoin d'un moyen de transport entre LBP et les hôtels du centre-ville de Toronto. À cause de la taille de l'équipage des deux lignes aériennes, un autocar régulier est trop

La Commission a conclu que les recherches entreprises par l'auteur de la demande et les données financières qu'il avait recueillies étaient suffisantes pour soutenir les exigences liées à l'exploitation du service proposé.

La Commission est convaincue que les besoins et la commodité du public justifient la délivrance d'un certificat accordant un permis d'exploitation d'un véhicule de transport en commun pour les services de transport spécialisés dont ont besoin les deux lignes aériennes. Sur le plan de l'environnement, il vaut mieux utiliser un véhicule pour en remplacer trois ou quatre et maximiser l'utilisation des fonds, de la main-d'œuvre et de l'essence.

4. *Symcha Transportation* Dossier n° 37818-G/H

Limited
Markham (Ontario)
L3R 1C1

Symcha Transportation Ltd. («Symcha») a présenté deux demandes. La

La Commission a conclu que la preuve présentée par les témoins satisfaisait au critère visant les besoins et la commodité du public et justifiait la délivrance d'un permis d'exploitation intra-provinciale pour des véhicules de catégorie «A» et «D» pour Sudbury. Cependant, la Commission n'était pas convaincue qu'il est nécessaire d'avoir deux transporteurs supplémentaires autorisés à exploiter les deux catégories de véhicules.

La Commission a constaté qu'il y a une pénurie de véhicules de transport en commun de catégorie «D», surtout du type appelé minibus. La société A.J. possède de tels véhicules, qui répondent à un besoin public. Par conséquent, la Commission a délivré un certificat à la société A.J. lui accordant un permis d'exploitation de véhicules de transport en commun pour des déplacements à partir de la municipalité régionale de Sudbury avec des véhicules affrétés de catégorie «D» uniquement d'une capacité maximum de 30 passagers.

Les entreprises Palangio et les témoins du public qui se sont présentés en son nom ont convaincu la Commission qu'il y avait une pénurie de véhicules de transport en commun de catégorie «A», surtout de véhicules équipés de magnétoscopes. Par conséquent, la Commission a délivré un certificat aux entreprises Palangio lui accordant un permis d'exploitation de véhicules de transport en commun pour des déplacements à partir de la municipalité régionale de Sudbury avec des véhicules de transport en commun de catégorie «A» uniquement.

Les demandes de permis d'exploitation extra-provinciale pour les déplacements avec des véhicules affrétés à partir de Sudbury ont été refusées.

2. *Trott Transit Ltd.* Dossier n° 34255-A
Mississauga (Ontario)
L5M 1R4

Trott Transit Ltd («Trott») a fait une demande de permis d'exploitation de véhicules de transport en commun en deux parties. La première visait le transport des passagers par des véhicules affrétés à partir de certains endroits de la municipalité régionale de Peel. La deuxième visait le transport d'enfants qui fréquentent des garderies privées situées à North York et Etobicoke par des véhicules affrétés à partir de certains endroits de ces deux localités.

Les témoins du public en faveur de l'auteur de la demande ont insisté sur l'emplacement de la société Trott par rapport à ses clients, sur son soutien des activités communautaires et sur les services personnalisés reçus. En outre, les témoins ont parlé de la courtoisie du personnel, du prix des services et de l'état des autocars fournis.

Les intimes étaient préoccupés par la nécessité d'utiliser d'avantage leurs autocars. Ils ont parlé des conséquences possibles que la venue d'un transporteur supplémentaire à Mississauga pourrait avoir sur leurs services, surtout en période de ralentissement économique.

Dans une déclaration de principes, le ministre des Transports recommandait à la Commission, qu'au moment de déterminer les besoins et la commodité du public, elle tienne compte «des besoins de concurrence pour assurer au public le meilleur service possible au prix le plus bas, tout en tenant compte des conséquences économiques sur les transporteurs autorisés».

La Commission a constaté que les preuves présentées en faveur de la demande soutenaient cette déclaration de principes.

SOMMAIRE DES DEMANDES

demande de la société A.J. Ils ont parlé de la nécessité d'avoir des véhicules de catégorie «A» et «D», et surtout des autocars de catégorie «D» appelés communément minibus. Deux de ces témoins, un organisateur de voyages et un transporteur, ont loué des minibus de la société A.J. parce que cette catégorie de véhicules n'était pas disponible à Sudbury.

Des témoins ont également présenté des preuves des difficultés économiques qui existent dans la région visée par le permis de la société A.J., qui comprend Elliot Lake et Sault Ste. Marie; par contre, la situation économique de Sudbury est relativement bonne et s'améliore.

La déposition des entreprises Palangio portait sur la pénurie de véhicules, l'échec du système quant au niveau de services offerts et le besoin d'un transporteur supplémentaire.

Onze témoins du public ont témoigné en faveur des entreprises Palangio. Ils soutiennent qu'ils ne peuvent pas obtenir de véhicules, surtout des autocars de catégorie «A» contenant l'équipement vidéo dont ils ont besoin pour répondre à leurs besoins particuliers. Ils ont donc fait affaire avec les entreprises Palangio pour répondre à leurs besoins. Un témoin a déclaré que, dans certains cas, il était important que les autocars soient équipés de magnétoscopes.

La Commission était convaincue qu'il y a une pénurie de véhicules à Sudbury, surtout d'autocars équipés de magnétoscopes. Elle a constaté qu'il y a deux niveaux de services dans cette ville, les services de catégorie «A» et ceux de catégorie «D». Un transporteur possède des véhicules de catégories «A» et «D», alors que deux autres transporteurs possèdent uniquement des véhicules de catégorie «A».

Ce qui suit est un sommaire des demandes au sujet desquelles la Commission a dû se prononcer au cours de l'année civile 1992 et ne représente que quelques exemples du type de dossiers traités par la Commission. Ces sommaires ne doivent pas être interprétés comme étant la décision officielle de la Commission sur une affaire quelconque. Pour obtenir le texte complet de la décision, il convient de s'adresser aux bureaux de la Commission.

A. SOMMAIRES DES DEMANDES DE TRANSPORT PAR AUTOCAR

1. A.J. Bus Lines Dossier n° 12921-A12/A13
Limited
Elliot Lake (Ontario)
P5A 2J9
Palangio Enterprises Dossier n° 35970-F/G
1982 Limited
North Bay (Ontario)
PIB 7S8

A.J. Bus Lines Limited («A.J.») et Palangio Enterprises 1982 Limited («Palangio») ont présenté une demande de permis d'exploitation extra-provinciale et une demande de permis d'exploitation de véhicules de transport en commun pour le transport de passagers par services de véhicules affrétés à partir de la municipalité régionale de Sudbury.

La preuve présentée en faveur de la société A.J. soulignait la pénurie de véhicules et la situation économique difficile dans la région visée par le permis.

Douze témoins, représentant des organismes ayant loué des autocars de temps à autre, ont été entendus en rapport avec la

DESCRIPTION DES FONCTIONS DE LA COMMISSION

permis, indique au ministre des Transports si la délivrance d'un permis d'exploitation d'entreprise locale et extra-provinciale de transport par autocar est compatible avec les besoins et la commodité du public.

Camionnage

D'après les exposés écrits de personnes intéressées, la Commission détermine si elle doit tenir une audience d'intérêt public relativement à une demande de permis autorisant le transport local et extra-provincial. Au besoin, la Commission tient une audience d'intérêt public pour déterminer si l'entreprise proposée est susceptible de nuire à l'intérêt public.

La Commission est constituée en vertu de la *Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario*. Elle a des pouvoirs quasi judiciaires et tient des audiences publiques ayant pour objet des demandes de permis d'exploitation d'entreprises locales et extra-provinciales de camionnage et de transport par autocar, assujetties à la *Loi de 1988 sur le camionnage*, la *Loi sur les véhicules de transport en commun* et la *Loi de 1987 sur les transports routiers*.

Transport par autocar

Aux termes de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* et de la partie I de la *Loi de 1987 sur les transports routiers*, la Commission, qui a été saisie d'une demande de

MESSAGE DU PRÉSIDENT

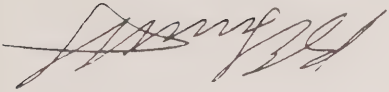
En 1992, la Commission des transports routiers de l'Ontario a fonctionné avec un budget de 991 600 \$, soit une augmentation modeste de 0,7 pour 100 par rapport au budget de 984 700 \$ de l'année précédente. Des revenus de 97 000 \$ ont été générés par les demandes de permis, les frais d'audience et les permis spéciaux.

Durant 1992, la Commission a reçu 510 demandes d'exploitation de véhicules de transport en commun et 32 demandes de permis de camionnage. Ces chiffres reflètent une augmentation de 13 pour 100 du nombre de demandes de permis de transport par autocar et une augmentation du nombre de demandes de permis de camionnage, qui est passé de 11 en 1991 à 32 en 1992. L'augmentation du nombre de demandes de permis de camionnage résulte de l'entrée en vigueur de la *Loi de 1991 modifiant la Loi sur le camionnage*, qui prévoit trois exceptions précises au moratoire sur la délivrance de nouveaux permis d'exploitation. Le moratoire de deux ans imposé sur les nouvelles demandes, déposé en vertu de la *Loi de 1988 sur le camionnage*, prendra fin le 25 avril 1993. Le nombre de demandes traitées a quelque peu augmenté pour atteindre 593, comparativement à 423 pour l'année précédente. Il n'y a aucun arriéré dans le traitement des demandes. Au demeurant, les retards sont causés par des renseignements incomplets ou incorrects présentés à la Commission. On invite le lecteur à consulter les annexes du présent rapport pour obtenir un examen détaillé des diverses demandes.

J'ai participé activement aux réunions du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, qui est un organisme national composé d'agents de réglementation du transport de toutes les provinces, des territoires et du gouvernement fédéral. De plus, j'ai siégé au comité des questions réglementaires et juridiques de la Commercial Vehicle Safety Alliance, organisme international dont le mandat général porte sur la sécurité des véhicules utilitaires.

En 1992, la Commission a examiné et mis à jour toutes ses déclarations de principes. Le présent rapport contient une liste des sujets traités dans les déclarations.

Le 25 mai 1992, le ministre des Transports et le procureur général ont mis sur pied un groupe de travail, dont Larry Fox, du ministère du Procureur général, et moi-même en tant que président faisons partie, pour examiner l'élaboration d'un système de sanctions civiles dans le domaine des véhicules de transport en commun et des véhicules utilitaires, enquêter et présenter un rapport sur la question. On s'attend à ce que le rapport provisoire du groupe de travail soit soumis au ministre des Transports et au procureur général au début de l'année prochaine.



Le président,
B. E. Smith

Conformément à l'article 33 de la Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario, L.R.O. 1990, chapitre O.19, la Commission des transports routiers de l'Ontario présente le trente-septième rapport annuel de ses activités à l'honorable Gilles Pouliot, ministre des Transports, pour l'année civile 1992.



MEMBRES DE LA COMMISSION

| | | |
|----------------|----------------|-----------------|
| B. E. Smith | Président | 10 mars 1986 |
| J. E. Magee | Vice-président | 2 avril 1986 |
| E. J. Canning | Vice-président | 27 juillet 1989 |
| G. R. Samis | Membre | 17 mars 1986 |
| E. R. Skelcher | Membre | 14 février 1987 |

TABLE DES MATIÈRES

| | |
|----|---|
| 1 | Liste des membres |
| 2 | Message du président |
| 3 | Description des fonctions de la Commission |
| 4 | Sommaire des demandes |
| 25 | Pétitions présentées au Conseil des ministres |
| 26 | Déclarations de principes de la Commission |
| 27 | Annexe «A» - Organigramme de la Commission |
| 28 | Annexe «B» - Répartition des recettes |
| 29 | Annexe «C» - Données financières |
| 30 | Annexe «D-1» - Demandes reçues |
| 31 | Annexe «D-2» - Demande traitées |
| 32 | Annexe «D-2» - Suite |
| 33 | Annexe «D-3» - Audiences |
| 34 | Annexe «D-3» - Suite |
| 35 | Annexe «D-3» - Suite |
| 36 | Annexe «E» - Graphique (1, 2) |
| 38 | Annexe «F» - Explication des abréviations |

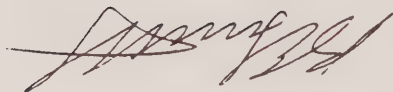
A : L'honorable Gilles Pouliot, ministre des Transports

Monsieur le ministre,

J'ai l'honneur de vous présenter le rapport des activités de la Commission des transports routiers de l'Ontario pour l'année civile terminée le 31 décembre 1992.

Veillez agréer, Monsieur le ministre, l'assurance de ma très haute considération.

Le président,



B. E. Smith


À : L'honorable Henry N. R. Jackman, C.M., O.St. J., B.A., L.L.B., L.L.D., lieutenant-gouverneur de la province de l'Ontario

VOTRE HONNEUR,

J'ai le plaisir de vous présenter le rapport annuel de la Commission des transports routiers de l'Ontario pour l'année civile terminée le 31 décembre 1992.

Veillez agréer, Votre Honneur, l'assurance de ma très haute considération.

Le ministre,

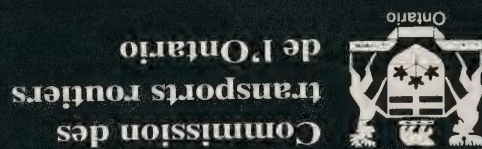


Gilles Pouliot



Rapport Annuel
de la
Commission des Transports Routiers de l'Ontario
pour l'année terminée le 31 décembre 1992

RAPPORT ANNUEL 1992



CA20N
DT 710
- A56



Ontario Highway Transport Board

ANNUAL REPORT 1995

Table of Contents

| | |
|----------------------------------|---|
| The Board and its Members | 1 |
| Message from the Chair | 2 |
| Organization Chart | 3 |
| Accounts Receivable 1995 | 4 |
| Special Authorities Processed | 5 |
| Applications Received | 6 |
| Summaries - Reasons for Decision | 8 |



To: The Honourable Henry N. R. Jackman, C.M., O.St. J., B.A., L.L.B., L.L.D.,
Lieutenant Governor of the Province of Ontario

MAY IT PLEASE YOUR HONOUR:

The undersigned takes pleasure in submitting the Annual Report for the
Ontario Highway Transport Board for the calendar year ending December
31, 1995.

Respectfully submitted,

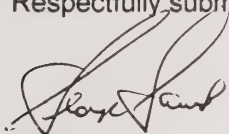
A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'Al Palladini', with a stylized, cursive script.

Al Palladini
Minister

To: The Honourable Al Palladini, Minister of Transportation

Sir: In accordance with Section 33 of the Ontario Highway Transport Board Act, R.S.O. 1990, Chapter O.19, I have the honour to present the report of the activities of the Ontario Highway Transport Board for the calendar year ending December 31, 1995.

Respectfully submitted,

A handwritten signature in dark ink, appearing to read "George Samis", written in a cursive style.

George Samis
Chair

The Board and its Members

The Board is constituted by virtue of and in accordance with the provisions of the Ontario Highway Transport Board Act, R.S.O. 1990, Chapter O.19. It operates as a quasi judicial administrative tribunal. Under the Public Vehicles Act, R.S.O. 1990, Chapter P.54 and the Motor Vehicle Transport Act, 1987, S.C. Chapter 35, as amended by R.S. 1989, Chapter 29, the Board controls entry and maintains an orderly development in the business of transporting passengers for compensation in public vehicles, both within Ontario and to other jurisdictions.

Members of the Board

| | | |
|------------------|------------|------------|
| George Samis | Chair | Newburgh |
| Peter Wong | Vice Chair | Sudbury |
| Ernie Magee | Member | Toronto |
| Miriam Kavanagh | Member | Toronto |
| Shirley Duffy | Member | Woodbridge |
| George Trialonis | Member | Toronto |

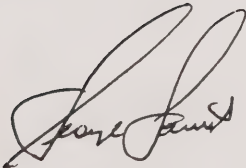
Message from the Chair

In 1995, applications for public vehicle operating licences increased by 35.4% and Board revenues increased by 27.2%. The nature of the applications changed somewhat in 1995 in that we saw a large increase in the number of applications by individuals seeking to enter the transportation business with van type vehicles or small Class "D" buses.

The Board has continued its efforts in 1995 to render decisions on opposed applications as expeditiously as possible, with the average length of a hearing being 1.26 days in 1995, down from the 1994 figure of 1.41 days. The effect of this on applicants has reduced the cost of the hearing process.

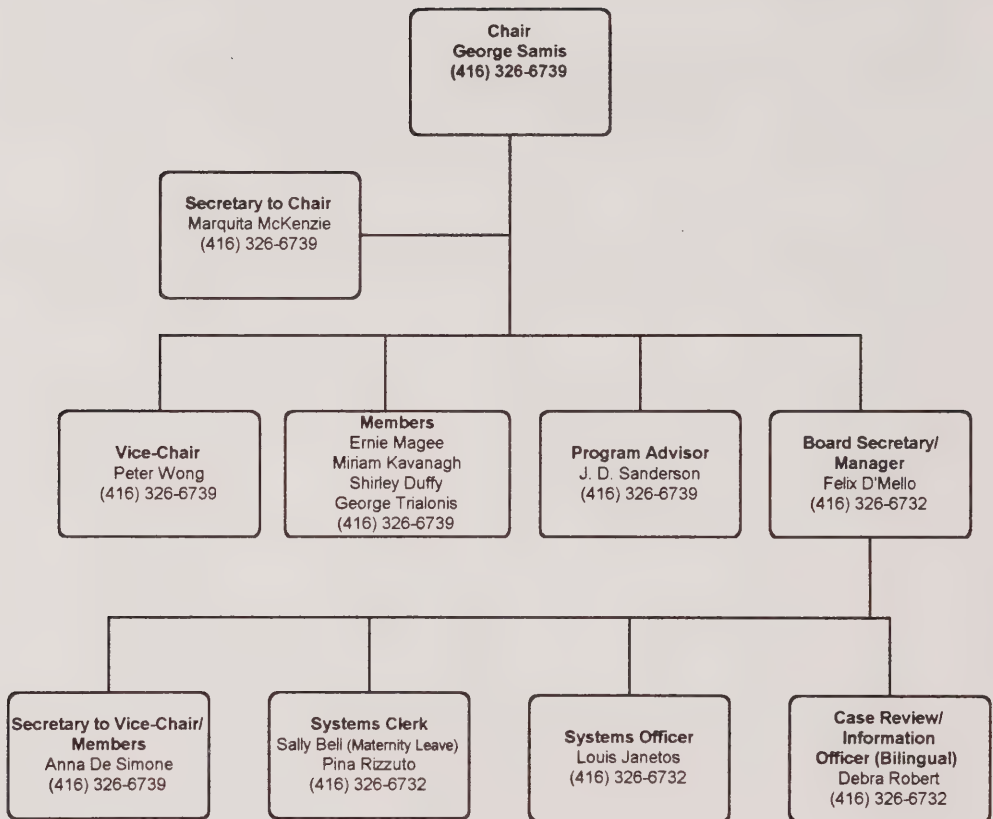
The bus industry in Ontario is scheduled to be deregulated on January 1, 1998 and until then, the Ontario Highway Transport Board will continue to regulate entry into the market, albeit under a different regime and with added powers of review and sanctions.

We will endeavour to continue to provide the highest possible level of service to the public.

A handwritten signature in dark ink, appearing to read "George Samis", with a stylized, flowing script.

George Samis
Chair

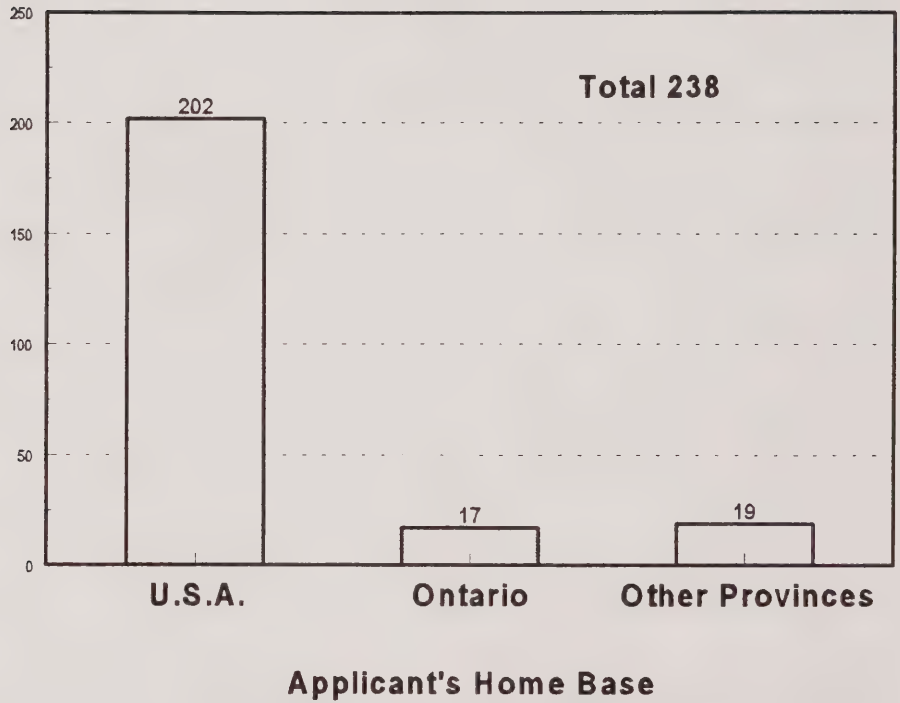
Organization Chart



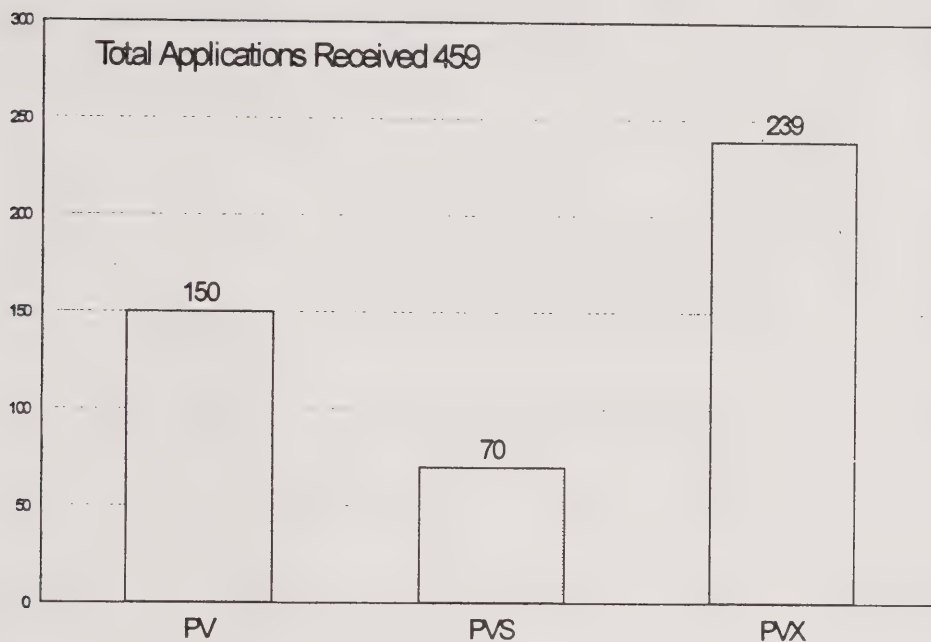
Accounts Receivable 1995

| | |
|--------------------------|----------------------------|
| Application Fees | \$ 77,880.00 |
| Court Costs | 17,850.00 |
| Credits & U.S. Exchange | 6,781.77 |
| Subpoenas | 125.00 |
| Tapes of Hearings | 560.00 |
| Photostats | 66.75 |
| Special Authorities | <u>\$ 11,095.00</u> |
| Gross Revenue | 115,358.52 |
| Refunds & N.S.F. Cheques | <u>\$ 1,000.00</u> |
| Net Revenue | <u><u>\$114,358.52</u></u> |

Special Authorities Processed



Applications Received



| Type / Class | PV | PVS | PVX | Total |
|--------------|-----|-----|-----|-------|
| Permanent | 109 | 33 | 203 | 345 |
| Temporary | 16 | 25 | 25 | 66 |
| Transfer | 25 | 12 | 11 | 48 |
| Total | 150 | 70 | 239 | 459 |

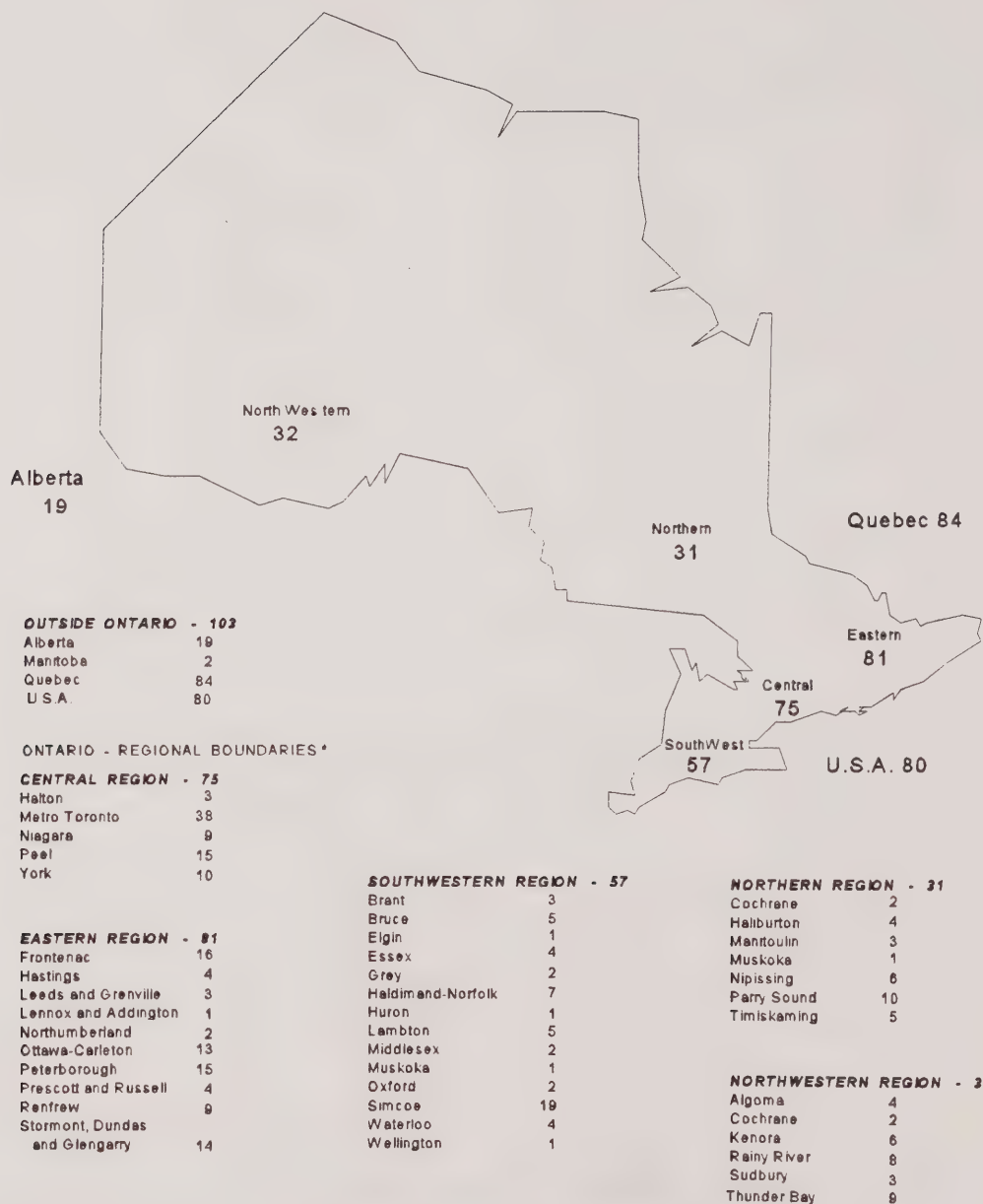
Legend

PV Public Vehicle Applications (Intra-Provincial Bus Undertaking)

PVS Public Vehicle (School Bus) Applications (Intra-Provincial Bus Undertaking) School Bus ONLY

PVX Part I Motor Vehicle Transport Act Applications (Extra-Provincial Bus Undertaking)

Applications Received by Region



* Boundaries based on Ministry of Transportation Regional Office Map - 1994

Summaries - Reasons for Decision

The following summaries of applications adjudicated by the Board in the 1995 calendar year represent some examples of the type of matters handled by the Board. Board's complete decisions are available and may be requested from its offices, tel. (416) 326-6732.

Legend

Scheduled Service - A bus transportation service for which an application or licensee files a timetable indicating the times of arrivals and departures.

Chartered Trip - A bus transportation service exclusively for a group of persons, having no fixed timetable.

Applicant: Andrew C. Turcotte File #45257
85 Confederation
Sudbury, ON P3E 2G5

Application: The application was to provide a scheduled service between Algoma, Manitoulin, Sudbury and Sudbury and Pearson airports in Class "D" vehicles having a maximum seating capacity of 24 passengers exclusive of the driver.

Respondents: 401139 Ontario Ltd.
Thrifty Travel Counsellors Inc.

Issues: This was a first attempt by the applicant to get into the business of passenger's transportation. He proposed to provide transportation services to or from the two airports in van-type equipment. In support of his proposal he had six public witnesses. The majority of the witnesses attested to the character of the applicant rather than expressing a need for the proposed service. Two public witnesses testified in support of the application. They expressed support for an alternative carrier and felt that competition would be in the public interest.

The respondents testified that they were licensed to perform the service applied for and that there was no need expressed by the public for the proposed service. They contended that they provided a high quality service and that no witnesses had complained of their services.

Decision:

The Board concluded that the applicant had failed to meet the statutory criteria of public need. The public witnesses failed to demonstrate any real need for the service. The Board also concluded that the business plan was not realistic in terms of the cash flow and the revenues needed to make the business succeed.

The application was denied.

Applicant:

*Leduc Bus Lines Ltd.
73 Leduc Street
Alfred, ON K0B 1A0*

File #37400-G/H

Application:

These were intra and extra-provincial applications to provide the following services:

Extra-provincial services - a scheduled service between Hawkesbury and Hull and between Curran, Cheney, Ottawa and Hull; chartered trips from Ottawa-Carleton and named towns, villages and townships in the United Counties of Prescott and Russell and also for two-named accounts between Mirabel and Pearson Airports.

Intra-provincial services - scheduled service between Hawkesbury and Ottawa and between Curran, Cheney and Ottawa chartered trips from Ottawa-Carleton, Vankleek Hill, St. Isidore de Prescott and Clarence.

Respondents:

Voyageur Colonial Limited
Quesnel Bus Lines Limited
Queensway Travel Tours Inc.
Carleton Bus Lines (Antrium) Ltd.
417 Bus Lines Limited
778543 Ontario Inc.
898755 Ontario Limited
Lafleur School Transportation Ltd.
Les Autobus Lalonde Bus Lines Inc.
G. & L. Bus Lines Inc.

Charterways Transportation Limited
Autobus Carleton (Quebec) Ltee

Issues:

Four of the respondents withdrew their objections at the commencement of the hearing based on amendments to the applications by the applicant. The applicant is a family oriented business currently providing school bus scheduled and chartered services. It currently is providing temporary intra and extra-provincial scheduled services between Curran, Cheney and Ottawa and also between Curran, Cheney and Hull and seeks to make them permanent. In addition it seeks intra and extra-provincial chartered authorities. Forty-three witnesses testified in support of the Hawkesbury, Ottawa, Hull line-run and three witnesses in support of the Curran, Cheney, Ottawa, Hull run.

Twenty witnesses testified in support of the chartered trip portions of the application. The applicant contended that charters were essential to support the line run services. The applicant had been providing some chartered services where the public had to endure the inconvenience of travelling outside municipal boundaries to commence the service. The public also felt that there should be more competition in their communities. They also emphasized that the availability of Class "A" coaches in the Ottawa-Carleton area had declined due to a reduction of services by the currently licensed carriers.

The respondents contended that granting the charters would have a serious potential financial impact on their operations which had declined in recent years. They felt that the applicant should not be rewarded because of past illegal operations. They also contended that the market was saturated, with no potential for growth and that their equipment was sitting idle.

Decision:

In the absence of any comparable or in the case of the Curran-Hull run where there was no service at all, the scheduled services were granted as applied for. The Board did not condone the illegal operations of the applicant, but was convinced that the applicant would respect the law in the future. The Board however would insist in the authority to be granted that it be temporary and the applicant be audited by the Ministry of Transportation before being conferred permanent rights. The Board concluded that the applicant had met the statutory test of public necessity and convenience for chartered authority and that the respondents had failed to establish reasons why it should not be granted. The Board felt that by

providing the scheduled service, the applicant was entitled to the charter rights. The Board also noted that the applicant had made numerous amendments to the applications to accommodate the concerns of the respondents.

The applications were granted as amended, on a temporary basis with conditions and would be made permanent by application to the Board accompanied by an audit by the Ministry of Transportation.

Applicant: Douglas Thorne *File #45149*
1 Princess Street
Kingston, ON K7L 1A1

Application: A temporary application for a public vehicle operating licence to transport passengers on a chartered trip for the Religious Hospitaliers of Saint Joseph from Kingston Airport to the City of Kingston.

Respondent: 956367 Ontario Inc.

Issues: This was an application to transport Cree native Indians from Kingston Airport to the City of Kingston. These passengers, who required medical treatment, were flown in by the federal government from James Bay. A fixed sum of money had been allotted by the federal government for ground transportation between Kingston Airport and the City of Kingston. The applicant was the successful bidder to provide the transportation services. The respondent's bid was significantly higher. Evidence from the co-ordinator of native patient services was that the service and equipment the applicant provided was very satisfactory, with dedicated vehicles and a prompt response as required by the contract. The applicant pleaded ignorance with respect to licensing requirements and immediately applied for an operating licence as required. The respondent testified that he was prepared to provide the service at a comparable price.

Decision: The Board concluded that the evidence clearly established an urgent need. The strict budgetary limit necessitated a tendering process which became the determinative factor in favour of the applicant. The Board concluded that both parties were given every opportunity to satisfy the needs of the hospital and noted that there was a specific need for van-type equipment which was not made available by the respondent.

The temporary application was granted.

- Applicant:* *H.T. Leasing Thunder Bay Ltd.* *File #33371-T*
 1480 W. Walsh Street
 Thunder Bay, ON P7E 6H6
- Application:* An extra-provincial application to transport passengers on a chartered trip from Ignace, Dryden, Sioux Lookout, Nipigon, Marathon, Longlac, Armstrong and Upsala.
- Respondents:* 856412 Ontario Inc.
 Hudson-Sioux Bus Lines Inc.
 G.A. Trottier Ltd.
- Issues:* The applicant presently operates charter services, both intra and extra-provincially from Thunder Bay and Rainy River and a scheduled service extra-provincially between Thunder Bay and Grand Portage, Minnesota, U.S.A. the site of a gambling casino. The current application was to extend the service to the casino from other municipalities. The witness representing the casino testified that he had approached three carriers to undertake the charters but preferred the current arrangement they had with the applicant, whereby they liked the applicant's equipment, service, prices, comfort and their previous working experiences .
- The respondents testified as to potential loss of business, the potential impact and that they were willing to provide the service.
- Decision:* The Board concluded that the applicant had satisfied the test of public necessity and convenience but only for Marathon, Longlac, Armstrong, Nipigon and Upsala. With respect to Dryden, Sioux Lookout and Ignace, the Board concluded that the applicant had failed to meet the statutory test of public necessity and convenience, and that there was presently a licensed carrier who was ready, willing and able to meet the needs of the public. This part of the application was denied.

| | | |
|---------------------|--|-----------------|
| <i>Applicant:</i> | Niagara Kanko Tours Inc. 5719 Stanley Avenue Niagara Falls, ON L2G 3X6 | File #44903-B/C |
| <i>Application:</i> | Intra and extra-provincial applications to delete restrictions with respect to fleet limitations on current licenses, and to also extend its authority by proposing to serve between Lester B. Pearson International Airport, Toronto, Niagara Falls and Buffalo International Airport. The service is intended primarily for Japanese tourists. | |
| <i>Respondents:</i> | Maple Kanko Tours Inc. Cataract Niagara Tours Inc. Sadaaki Kashiwada Penetang-Midland Coach Lines Limited | |
| <i>Issues:</i> | <p>The applicant contended that business was continuing to increase, especially since there was a significant shift in demand from large to small and medium size groups. These small groups he contended arrived without prior planning and hence required immediate transportation services in vehicles to suit their needs. The applicant contended that he relied heavily on outside carriers and would continue to do so, but if this application were granted, he would have a greater flexibility with respect to continued growth and to meet a change in market conditions.</p> <p>Whilst other respondents withdrew, Mr. Kashiwada, the sole respondent, who used to be an employee of the applicant and was also a subcontractor, had since had a falling out with the applicant. He contended that he was primarily a small operator, and he would be seriously threatened if the applications were approved. He contended that the market was limited, and difficult to penetrate as the Japanese customers prefer long-standing relationships.</p> | |
| <i>Decision:</i> | <p>The Board concluded that the applicant had met the statutory test of public convenience and necessity by proving that there was a demand for the services, a demand that would give him the required business flexibility.</p> <p>The applications were granted subject to restrictions agreed to initially.</p> | |

Applicant: Trentway-Wagar Inc.
791 Webber Avenue
Peterborough, ON K9J 5X9

File #14198

Referral: This was a Referral by the Minister of Transportation (Minister) to the Board for clarification of the operating rights of the licensee pursuant to operating licences X-61 and PV-4147. The licensee was currently providing a service between Toronto-Hamilton-Cambridge and Chicago. The Minister felt that the "terms of the licence were not free of ambiguity" and referred the matter to the Board to determine if the licensee was authorized to perform the service in question.

Intervenors: Greyhound Lines of Canada Ltd.
Voyageur Colonial Ltd.

Issues: Counsel for the Ministry of Transportation (Ministry) testified as to the ambiguity. Counsel indicated that operating licence X-61 had two sections. Section 1 authorized movements between Hamilton-Welland-Port Colborne and New York State via specific border crossings. In that same section, it further authorized movements between the City of Hamilton and the "international boundary points as set out". He questioned the meaning of the words "as set out". "Do these words refer to the authority in Section 1 or do they refer to the authority in Section 2 of the licence?"

Counsel for the intervenors contended that operating licence X-61 did not confer the licensee any authority to operate the service in question. In his view the notice of the application in the Ontario Gazette for the licence under consideration made no reference to a service between Toronto and Chicago. Counsel stressed that the Board could only grant an applicant what it applied for and nothing more. He contended that the licence had been issued in 1957 and no service had ever been provided between Toronto and Chicago because the licensee did not believe they had the authority to provide the service. Counsel's view was that Section 1 was to provide a scheduled service only and Section 2 was to deal with charter operations and that the border crossings were directly linked to each service only.

Counsel for the licensee contended that the words "as set out" are not limited to Section 1 of the licence but also to the other international boundary points and that "there was no other interpretation in X-61 to make sense". He asserted that should

the Board conclude that there is an ambiguity in the licence, then the Board should act with caution, as the licence was issued 40 years ago, and should therefore rule in favour of his client. He cited cases in support of his argument. Finally, he concluded that if the Board ruled in favour of the licensee then "what's the harm? The public will not suffer. On the contrary they will benefit from added competition."

Decision:

The Board concluded that:

1. The licensee had never applied to operate a scheduled service between Toronto, Windsor, Detroit and Chicago.
2. The licence clearly delineates the authorities and boundary crossings in Sections 1 and 2 in that Section 1 was only related to the operation of scheduled services and Section 2 to charter operations, i.e. the rights in the licence were separate and distinct.
3. The ambiguity might have arisen as a result of an error in the typing of the licence and the ambiguity was eliminated when the error was rectified.
4. Failure to rectify the licence would compromise the licensing system whereby a carrier would be operating a service without a proper licence having circumvented the statutory requirement of obtaining a licence.

Based on these conclusions, the Board concluded that the licensee did not have the authority to provide a service between Toronto and Chicago.

2. Le permis sépare clairement les privilèges et les frontières dans les Sections 1 et 2 en ce que la Section 1 ne traitait que de l'exploitation d'un service sur horaire et la Section 2 d'un service notifié i.e. que les privilèges dans le permis étaient séparés et distincts.

3. L'ambiguïté peut avoir résulté d'une erreur de typographie dans le permis et l'ambiguïté a été éliminée lorsque l'erreur a été rectifiée.

4. Défaut de rectifier le permis aurait compromis le système de réglementation du fait qu'un transporteur aurait pu exploiter un service sans avoir le permis approprié et ainsi circonvvenir l'exigence statutaire d'obtenir un permis.

En se basant sur ces conclusions, la Commission a conclu que le détenteur n'avait pas le privilège d'exploitation pour donner le service entre Toronto et Chicago.

des mouvements entre Hamilton-Welland-Port Colborne et l'État de New York via des frontières spécifiques. Dans la même section, le permis autorisait aussi des mouvements entre la ville de Hamilton et des "points sur la frontière internationale tel qu'indiqué". Il a demandé ce que les mots "tel qu'indiqué" signifiaient? Est-ce que ces mots réfèrent au privilège de la Section 1 ou réfèrent-ils au privilège de la Section 2 du permis?

Le procureur des intervenantes a soutenu que le permis d'exploitation X-61 ne conférait pas à son détenteur le privilège d'exploitation du service en question. À son avis, l'avis de la demande publié dans la Gazette de l'Ontario relativement au permis sous étude ne faisait aucunement référence à un service entre Toronto et Chicago. Le procureur des intervenantes a souligné que la Commission ne pouvait accorder que ce que le demandeur demande et rien de plus. Il a soutenu que le permis a été émis en 1957 et qu'aucun service entre Toronto et Chicago n'a été donné parce que le détenteur de permis ne croyait pas avoir ce privilège d'exploitation. Le procureur était d'avis que la Section 1 permettait de donner un service sur horaire seulement et la Section 2 permettait de donner un service nolisé et que les frontières indiquées étaient directement liées à chacun des services.

Le procureur du détenteur a soutenu que les mots "tel qu'indiqué" ne se limitaient pas à la Section 1 du permis mais aussi aux autres points sur la frontière internationale et qu'il s'agissait là de la seule interprétation vraisemblable. Il a fait valoir que si la Commission concluait qu'il y avait ambiguïté, elle devrait agir avec précaution du fait que le permis a été émis il y a 40 ans et que de ce fait elle devrait décider en faveur de son client. Il a cité des causes de jurisprudence supportant son point de vue. Finalement, il a conclu que même si la Commission décidait en faveur du détenteur, qui en souffrirait? Le public n'en souffrira pas. "Au contraire, le public bénéficiera des résultats de la compétition additionnelle".

Décision:

La Commission a conclu que:

1. le détenteur n'avait jamais déposé une demande afin d'exploiter un service sur horaire entre Toronto, Windsor, Détroit et Chicago.

remettait principalement aux transporteurs détenant déjà des permis et qu'il en serait toujours ainsi mais qu'advenant l'émission du permis demandé il aurait une plus grande souplesse relativement à la continuation de la croissance et à la rencontre du changement dans les conditions du marché.

Quoique d'autres opposantes ont retiré leurs oppositions, Mr. Kashiwada, le seul opposant au dossier, qui était un employé du demandeur et qui était aussi un sous-traitant, a depuis eu une divergence de vue avec le demandeur. Il a soutenu qu'il était principalement un petit exploitant et qu'il serait sérieusement menacé si les demandes étaient accordées. Il a soutenu que le marché était limité et difficile à pénétrer parce que les clients japonais préfèrent les relations de longue date.

Décision:

La Commission a conclu que le demandeur a rencontré le test statuaire de commodité et nécessité publiques en prouvant qu'il y avait une demande pour ses services, une demande qui lui donnerait la souplesse nécessaire dans son entreprise.

Les demandes ont été accordées sujettes aux restrictions sur lesquelles les parties se sont entendues.

Demandeur:

Trentway-Wagar Inc.
791 Webber Avenue
Peterborough, ON K9J 5X9

Dossier #14198

Renvoi:

Ceci était un renvoi du Ministère des transports (Ministère) adressée à la Commission afin de clarifier les privilèges d'exploitation du détenteur de permis contenus dans les permis X-61 et PV-4147. Le détenteur donnait un service entre Toronto-Hamilton-Cambridge et Chicago. Le Ministère était d'opinion que les termes du permis contenaient une certaine ambiguïté et a référé la question à la Commission afin qu'elle détermine si le détenteur était autorisé à donner le service en question.

Intervenantes:

Greyhound Lines of Canada Ltd.
Voyageur Colonial Ltd.

Questions:

Le conseiller juridique du Ministère des transports (Ministère) a témoigné relativement à l'ambiguïté du permis. Il a indiqué que le permis X-61 avait deux sections. Section 1 autorisait

représentant le casino a témoigné qu'il a approché trois transporteurs relativement au service notisé mais qu'il a préféré le présent accord avec le demandeur à cause de l'équipement du demandeur, le service, les prix, le confort et leurs relations d'affaires antérieures.

Les opposantes ont témoigné de la possibilité de perte de revenus, de l'impact potentiel et qu'elles étaient prêtes à donner le service.

Décision:

La Commission a conclu que le demandeur a répondu au critère de commodité et nécessité publiques mais seulement pour Marathon, Longlac, Armstrong, Nipigon et Upsala. Relativement à Dryden, Sioux Lookout et Ignace, la Commission conclut que le demandeur n'a pas démontré la commodité et nécessité publiques et qu'il y a présentement un transporteur détenant un permis qui est prêt et est capable de remplir les besoins du public. Cette partie de la demande a été rejetée.

Demandeur:

Niagara Kanko Tours Inc.
5719 Stanley Avenue
Niagara Falls, ON L2G 3X6
Dossier #44903-B/C

Demande:

Demandes intra et extra-provinciales afin d'enlever les restrictions dans les permis du demandeur relativement à la flotte de véhicules et aussi de modifier le permis afin de pouvoir desservir l'aéroport international Lester B. Pearson, Toronto, Niagara Falls et l'aéroport international de Buffalo. Le service s'adresse principalement aux touristes japonais.

Opposantes:

Maple Kanko Tours Inc.
Cataract Niagara Tours Inc.
Sadaaki Kashiwada
Penetang-Midland Coach Lines Limited

Questions:

Le demandeur a soutenu que les affaires continuaient à augmenter et que spécifiquement il y avait un changement au niveau de la demande allant de groupes plus gros à des groupes de grosseur moyenne ou petite. Le demandeur a soutenu que ces petits groupes arrivaient sans préavis et que de là le besoin d'un moyen de transport immédiat qui rencontrerait leurs besoins. Le demandeur a soutenu qu'il s'en

fédéral en provenance de la Baie James. Un montant d'argent fixe a été alloué par le Gouvernement fédéral pour le transport terrestre à partir de l'aéroport de Kingston jusqu'à la ville de Kingston. La soumission du demandeur afin de donner le service de transport terrestre a été acceptée. La soumission de l'opposante était bien supérieure à celle du demandeur. Le coordonnateur des services aux patients autochtones a témoigné que le service et l'équipement du demandeur étaient satisfaisants, avec des véhicules exclusifs et une réponse rapide tel que cela était requis par le contrat. Le demandeur a dit qu'il ignorait les exigences de détenir un permis de transport et a immédiatement déposé la demande de permis requis. L'opposante a témoigné qu'elle était prête à donner le service à un prix comparable.

Décision:

La Commission a conclu que la preuve a clairement établi un besoin urgent. Le contrainte stricte de budget a nécessité l'utilisation du système de soumissions lequel a été le facteur déterminant en faveur du demandeur. La Commission a conclu que l'on a donné aux deux parties la possibilité de satisfaire les besoins de l'hôpital et a noté qu'il y avait un besoin particulier pour l'équipement de type minivan lequel l'opposante ne possédait pas. La demande de permis temporaire a été accordée.

Demandeur: H. T. Leasing Thunder Bay Ltd.
1480 W. Walsh Street
Thunder Bay, ON P7E 6H6
Dossier #33371-T

Demande: Demande de permis de transport notifié extra-provincial de passagers à partir de Ignace, Dryden, Sioux Lookout, Nipigon, Marathon, Longlac, Armstrong et Upsala.
Opposantes: 856412 Ontario Inc.
Hudson-Sioux Bus Lines Inc.
G.A. Trotter Ltd.

Questions: Le demandeur exploite présentement un service de transport notifié, intra et extra-provincial, à partir de Thunder Bay et Rainy River et un service sur horaire extra-provincial entre Thunder Bay et Grand Portage, Minnesota E.U.A., site d'un casino. Le présente demande vise à étendre le service en direction du casino à partir de d'autres municipalités. Le témoin

Questions:

Opposante:

Demande:

Demandeur:

Decision:

En l'absence de service comparable ou dans le cas du service Curran - Hull où il n'a pas de service, les services sur horaire ont été accordés sans modification au texte publié. La Commission n'a pas approuvé les activités illégales du demandeur mais est convaincu que le demandeur va se soumettre à la loi dans le futur. Cependant, la Commission insiste pour que le privilège accordé soit temporaire et que les opérations du demandeur soient vérifiées par le Ministère des transports avant que les privilèges ne deviennent permanents. La Commission conclut que le demandeur a rempli le critère statutaire de commodité et nécessité publiques pour les privilèges de service notifié et que les opposantes n'ont pas établi de raisons pourquoi ils ne devraient pas être accordés. La Commission conclut que du fait que le demandeur donne le service sur horaire, il a aussi droit aux privilèges de notifiement qui s'y rattachent. La Commission a aussi noté que le demandeur a apporté des amendements aux libellés des demandes de façon à satisfaire les préoccupations des

Vingt témoins ont témoigné au support de la partie service privilégié de la demande. Le demandeur a soutenu que le privilège de noisement était essentiel à la viabilité du service sur horaire. Le demandeur a par le passé donné un service noisé où le public devait subir l'inconfort de voyager à l'extérieur des frontières municipales afin de prendre le service. Le public a aussi avisé qu'il souhaitait plus de compétition dans leurs communautés. Les témoins ont mis l'emphasis sur le fait que la disponibilité de l'équipement de catégorie "A" dans la région d'Ottawa-Carleton avait décliné du fait de la réduction de services par les détenteurs de permis.

Quatre opposantes ont retiré leurs oppositions au début de l'audience du fait que certains amendements ont été apportés à la demande. Le demandeur exploite une entreprise familiale qui donne présentement un service de transport scolaire sur horaire et noisé. Le demandeur donne aussi sur une base temporaire un service intra et extra-provincial sur horaire entre Curran, Cheney et Ottawa et aussi entre Curran, Cheney et Hull et désire par la présente demande rendre ces privilèges permanents. De plus, le demandeur désire obtenir des privilèges intra et extra-provinciaux de transport noisé. Quarante-trois témoins ont témoigné au support du service sur horaire entre Hawkesbury, Ottawa et Hull et trois témoins ont supporté le service sur horaire entre Curran, Cheney, Ottawa et Hull.

Questions:

417 Bus Lines Limited
778543 Ontario Inc.
898755 Ontario Limited
Latleur School Transportation Ltd.
Les Autobus Lalonde Bus Lines Inc.
G. & L. Bus Lines Inc.
Charterways Transportation Limited
Autobus Carleton (Quebec) Ltée

Les opposantes ont soutenu que l'ajout de privilèges de noisement aurait un impact financier potentiel sérieux sur leurs opérations qui n'ont fait que décliner ces dernières années. Elles ont aussi avisé que le demandeur ne devrait pas être récompensé pour ses activités illégales antérieures. Elles ont aussi soutenu que le marché était saturé, sans potentiel de croissance et que leur équipement n'était pas complètement utilisé.

demande. Ils ont exprimé leur support relativement au besoin pour un transporteur alternatif et que la compétition additionnelle serait dans l'intérêt public.

Les opposantes ont témoigné qu'elles détenaient déjà un permis les autorisant à donner le service et qu'aucun besoin n'avait été exprimé par le public. Elles ont soutenu qu'elles donnaient un service de haute qualité et qu'elles n'avaient reçu aucune plainte de la part du public.

Decision:

La Commission a conclu que le demandeur n'avait pas rencontré le critère statuaire du besoin public. Les témoins en provenance du public n'ont pas démontré qu'il y avait un besoin réel pour le service. La Commission a aussi conclu que le plan d'affaires n'était pas réaliste relativement au cash-flow et aux revenus nécessaires pour que l'entreprise puisse réussir.

La demande a été rejetée.

Demandeur:

Leduc Bus Lines Ltd.
73 Leduc Street
Alfred, ON K0B 1A0
Dossier #37400-G/H

Demande:

Cette demande comportait deux portions: une intra-provinciale et une extra-provinciale afin de donner les services suivants:

Services extra-provinciaux - un service sur horaire entre Hawkesbury et Hull et entre Curran, Cheney, Ottawa et Hull; un service notifié à partir d'Ottawa-Carleton et de villes, villages and cantons spécifiques situés dans les comtés unis de Prescott et Russell ainsi que pour deux clients particuliers entre les aéroports de Mirabel et de Pearson.

Services intra-provinciaux - un service sur horaire entre Hawkesbury et Ottawa et entre Curran, Cheney et Ottawa; un service notifié à partir d'Ottawa-Carleton, Vankleeck Hill, St. Isidore de Prescott et Clarence.

Opposantes:

Voyageur Colonial Limited
Queensel Bus Lines Limited
Queensway Travel Tours Inc.
Carleton Bus Lines (Antrium) Ltd.

Résumés de décisions rendues

Vous trouverez ci-après un résumé de décisions qui ont été rendues par la Commission pendant l'année 1995. Celles-ci représentent un échantillonage des dossiers dont la Commission a eu à décider. Les décisions complètes de la Commission sont disponibles et peuvent être obtenues en contactant ses bureaux au 416-326-6732.

Légende:

Service sur horaire - Un service de transport par autobus en vertu duquel une demande ou un détenteur de permis a déposé un horaire indiquant les heures d'arrivée et de départ du service.

Service notifié - Un service de transport par autobus sans horaire fixe qui est exclusivement pour le bénéfice d'un groupe de personnes.

Demandeur: Andrew C. Turcotte

85 Confédération

Sudbury, ON P3E 2G5

Demande:

La demande a été déposée de façon à pouvoir offrir un service sur horaire entre Algoma, Manitoulin, Sudbury et les aéroports de Sudbury et de Pearson utilisant des véhicules de catégorie "D" ayant une capacité maximale de 24 passagers excluant le conducteur.

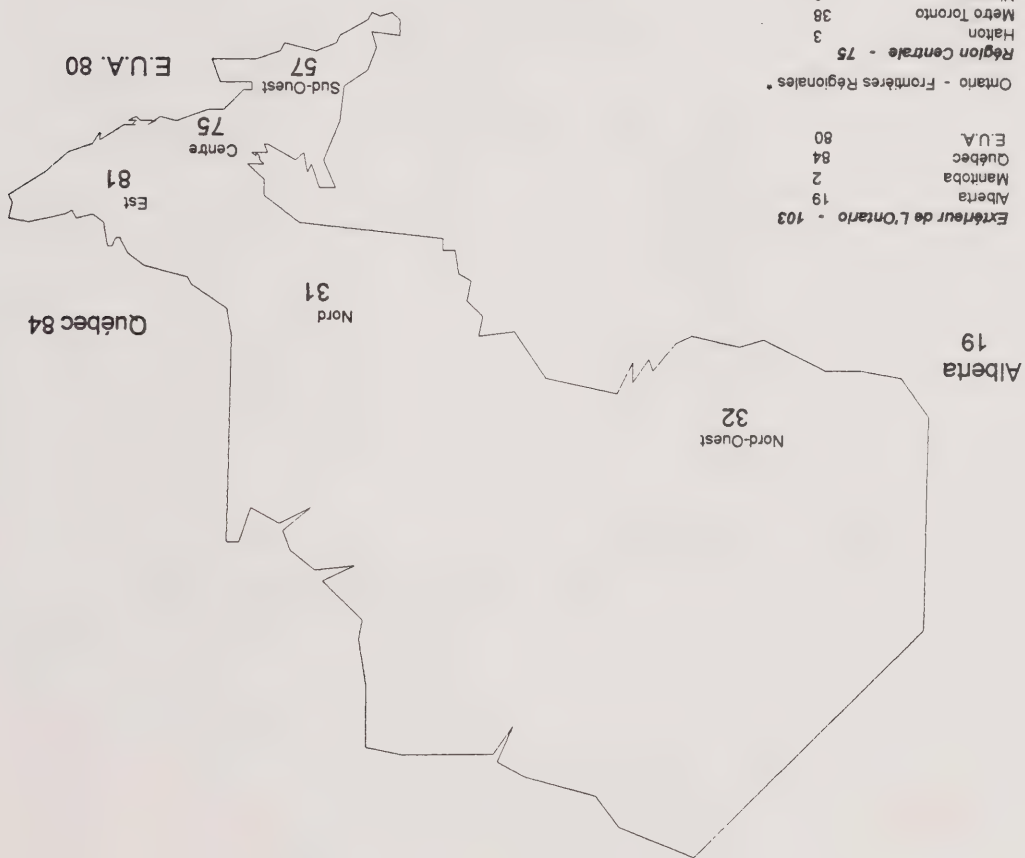
Opposantes:

401139 Ontario Ltd.
Thrifty Travel Counsellors Inc.

Questions:

La présente demande était la première tentative du demandeur afin d'obtenir un permis d'exploitation. Il proposait de donner le service à partir ou en direction des deux aéroports en utilisant des véhicules de type minivan. Au support du service proposé, le demandeur avait six témoins en provenance du public. La majorité des témoins ont attesté du caractère du demandeur plutôt que d'un besoin pour le service proposé. Deux témoins publics ont témoigné au support de la

Demandes reçues par région



Exterieur de l'Ontario - 103
 Alberta 19
 Manitoba 2
 Québec 84
 E.U.A. 80

Ontario - Frontières Régionales *

Région Centrale - 75
 Haldon 3
 Metro Toronto 38
 Niagara 9
 Peel 15
 York 10

Région de l'Est - 81
 Frontenac 16
 Hastings 4
 Leeds and Grenville 3
 Lennox and Addington 1
 Northumberland 2
 Ottawa-Carleton 13
 Peterborough 15
 Prescott and Russell 4
 Renfrew 9
 Stormont, Dundas and Glengarry 14

Région du Sud-Ouest - 57
 Brant 3
 Bruce 5
 Elgin 1
 Essex 4
 Grey 2
 Haldimand-Norfolk 7
 Huron 1
 Lambton 5
 Middlesex 2
 Muskoka 1
 Oxford 2
 Simcoe 19
 Waterloo 4
 Wellington 1

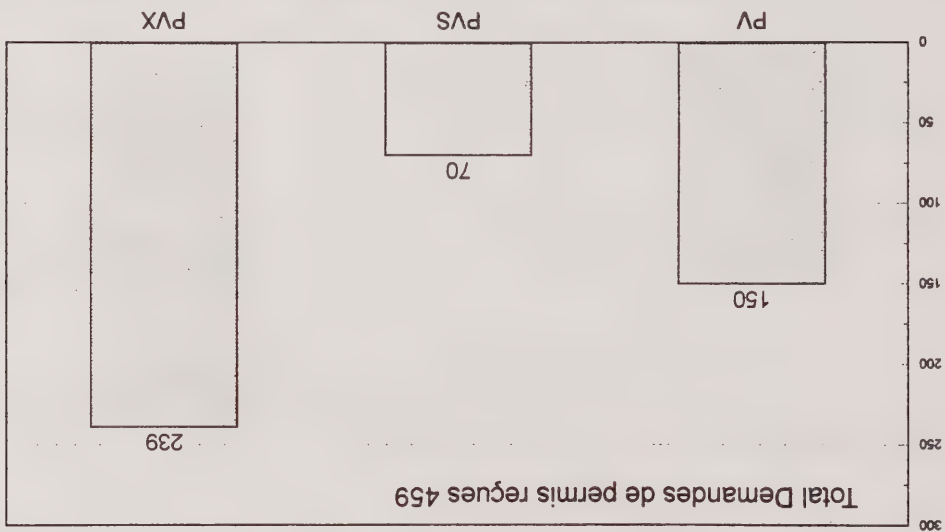
Région du Nord - 31
 Cochrane 2
 Haliburton 4
 Manitoulin 3
 Muskoka 1
 Nipissing 6
 Parry Sound 10
 Timiskaming 5

Région du Nord-Ouest - 32
 Algoma 4
 Cochrane 2
 Kenora 6
 Rainy River 8
 Sudbury 3
 Thunder Bay 9

* Frontières basées sur la carte de 1994 des bureaux régionaux du Ministère des transports

Demandes de permis reçues

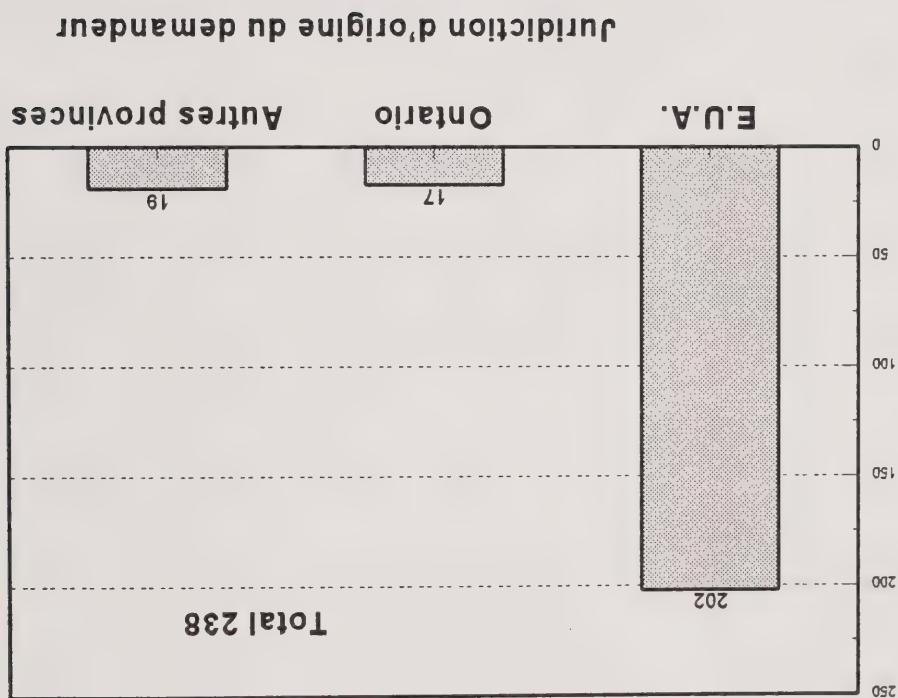
| Type/Catégorie | PV | PVS | PVX | Total |
|----------------|-----|-----|-----|-------|
| Permanent | 109 | 33 | 203 | 345 |
| Temporaire | 16 | 25 | 25 | 66 |
| Transfert | 25 | 12 | 11 | 48 |
| Total | 150 | 70 | 239 | 459 |



Légende

PV Demandes de permis de transport de passagers (Entreprise de transport intra-provincial par autobus)
PVS Demandes de permis de transport scolaire (Entreprise de transport intra-provincial par autobus)
PVX Demandes de permis présentées en vertu de la partie I de la Loi sur les transports par véhicules à moteur de 1987 (Entreprise de transport extra-provincial)

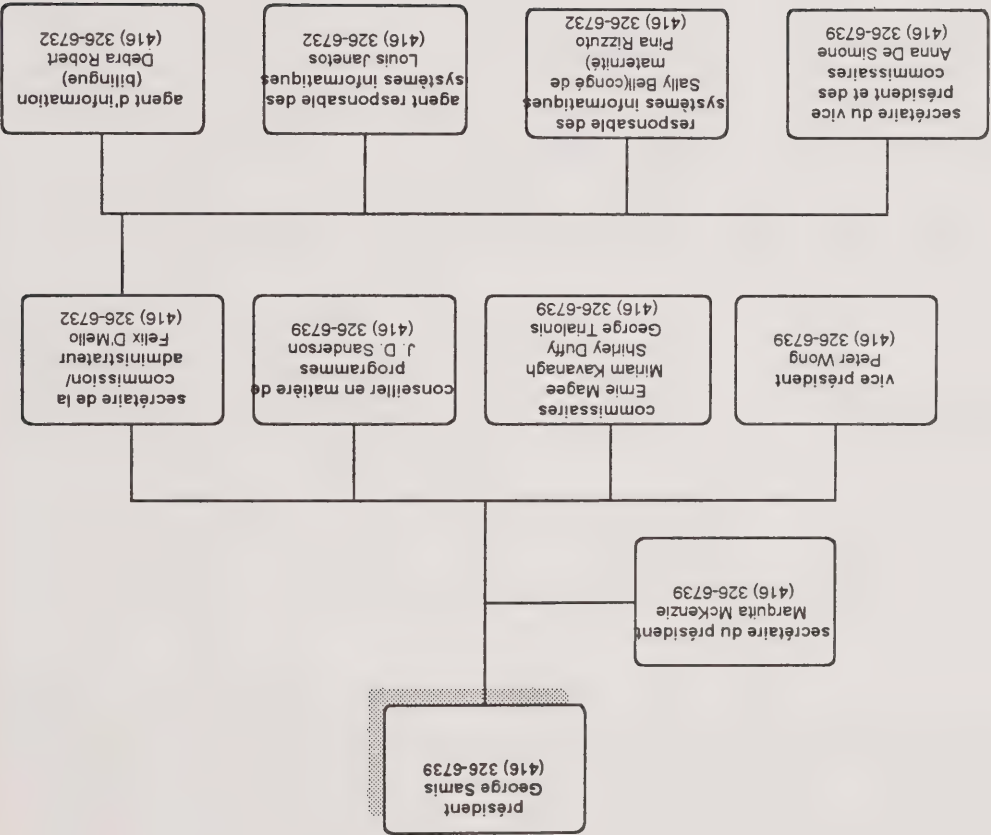
Demandes de permis spéciaux



Comptes recevables pour 1995

| | |
|--|--------------|
| Frais de dépôt | \$ 77,880.00 |
| Frais de court | 17,850.00 |
| Crédits & échange sur argent américain | 6,781.77 |
| Subpoenas | 125.00 |
| Audio-cassettes d'audiences | 560.00 |
| Photocopies | 66.75 |
| Permis spéciaux | \$ 11,095.00 |
| Revenus bruts | 115,358.52 |
| Remboursements et chèques sans fonds | \$ 1,000.00 |
| Revenus nets | \$114,358.52 |

Organigramme



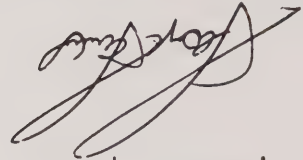
MESSAGE DU PRÉSIDENT

En 1995, les demandes de permis de transport de passagers ont augmenté de 35.4% et les revenus de la Commission ont augmenté de 27.2%. La nature des demandes a quelque peu changé en 1995 en cela que nous avons vu une augmentation du nombre de demandes déposées par des individus qui désiraient entrer sur le marché du transport de passagers utilisant des véhicules de type minivan ou des petits véhicules de catégorie D.

La Commission a, en 1995, continué ses efforts afin de rendre ses décisions dans les cas de demandes ayant reçues des oppositions le plus rapidement possible et nous avons noté que la durée moyenne d'une audience est passée à 1.26 jours en 1995, ce qui constitue une diminution par rapport à l'année 1994, durée qui était alors de 1.41 jours. Ceci a eu pour effet de réduire les coûts d'audience pour les demandeurs.

La déréglementation de l'industrie du transport de passagers en Ontario est prévue pour le 1^{er} janvier 1998 et jusqu'à cette date la Commission des transports routiers de l'Ontario continuera de réglementer l'entrée sur le marché, quoiqu'en vertu d'un nouveau régime et avec des pouvoirs additionnels de révision et de sanction.

Nous nous efforcerons de continuer à donner le plus haut niveau de service possible au public.



George Samis

président

La Commission et ses Membres

La Commission a été constituée en vertu et en conformité avec les dispositions de la Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario, L.R.O. 1990, chapitre O.19. Elle assume les fonctions d'un tribunal administratif quasi-judiciaire. En vertu de la Loi sur les véhicules de transport en commun, L.R.O. 1990, chapitre P.54 et de la Loi sur les transports par véhicules à moteur de 1987, L.C. chapitre 35 telle que modifiée par 1989 L.C. chapitre 29, la Commission contrôle l'entrée et maintient le développement ordonné de l'industrie du transport rémunéré de passagers sur le territoire de l'Ontario.

Membres de la Commission

George Samis président Newburgh

Peter Wong vice président Sudbury

Ernie Magee commissaire Toronto

Miriam Kavanagh commissaire Toronto

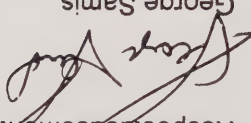
Shirley Duffy commissaire Woodbridge

George Trialonis commissaire Toronto

L'Honorable Al Palladini, Ministre des transports

A:

Monsieur:
Conformément à l'article 33 de la Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario, L.R.O. 1990, chapitre O.19, j'ai l'honneur de vous présenter le rapport des activités de la Commission des transports routiers de l'Ontario pour l'année se terminant le 31 décembre 1995.

Respectueusement,

George Samis
président

A:

L'honorable Henry N. R. Jackman, C.M., O.St. J., B.A., LL.B., LL.D.,
Lieutenant gouverneur de la Province de l'Ontario

PLAÎT IL À VOTRE HONNEUR

Le soussigné a le plaisir de présenter le rapport annuel de la Commission
des transports routiers de l'Ontario pour l'année se terminant le 31 décembre
1995.

Respectueusement,



Al Palladini
Ministre

Table des Matières

| | |
|---|------------------------------|
| 1 | La Commission et ses membres |
| 2 | Message du président |
| 4 | Organigramme |
| 5 | Comptes recevables pour 1995 |
| 6 | Demandes de permis spéciaux |
| 7 | Demandes de permis reçues |
| 9 | Résumés de décisions rendues |

**Commission des
transports routiers
de l'Ontario**

RAPPORT ANNUEL 1995



CA20N
DT 710
- A56



Ontario Highway Transport Board

ANNUAL REPORT 1996

Table Of Contents

| | |
|--|--------|
| The Board and its Members | 1 |
| Message from the Chair | 2 |
| Organization Chart | 3 |
| Accounts Receivable 1996 | 4 |
| Special Authorities Processed | 5 |
| Applications Received | 6 |
| Applications Received by Region | 7 |
| Summaries - Reasons for Decision | 8 - 17 |



To: The Honourable Hilary M. Weston,
Lieutenant Governor of the Province of Ontario

MAY IT PLEASE YOUR HONOUR:

The undersigned takes pleasure in submitting the Annual Report
for the Ontario Highway Transport Board for the calendar year
ending December 31, 1996.

Respectfully submitted,

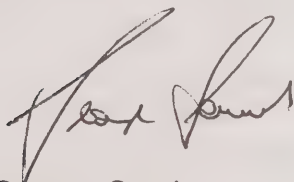
A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'Al Palladini', with a stylized, flowing script.

Al Palladini
Minister

To: The Honourable Al Palladini, Minister of Transportation:

Sir: In accordance with Section 33 of the Ontario Highway Transport Board Act, R.S.O. 1990, Chapter O.19, I have the honour to present the report of the activities of the Ontario Highway Transport Board for the calendar year ending December 31, 1996.

Respectfully submitted,

A handwritten signature in dark ink, appearing to read "George Samis", written in a cursive style.

George Samis
Chair

The Board and its Members

The Board is constituted by virtue of and in accordance with the provisions of the Ontario Highway Transport Board Act, R.S.O. 1990, Chapter O.19. It operates as a quasi judicial administrative tribunal. Under the Public Vehicles Act, R.S.O. 1990, Chapter P.54 and the Motor Vehicle Transport Act, 1987, S. C. Chapter 35, as amended by R.S. 1989, Chapter 29, the Board controls entry and maintains an orderly development in the business of transporting passengers for compensation in public vehicles, both within Ontario and to other jurisdictions.

Members of the Board:

| | | |
|-------------------|------------|------------|
| George Samis | Chair | Newburgh |
| Peter Wong | Vice Chair | Sudbury |
| Miriam Kavanagh | Member | Toronto |
| Shirley Duffy | Member | Woodbridge |
| George Trialonis | Member | Toronto |
| Baljinder S. Gill | Member | Ottawa |

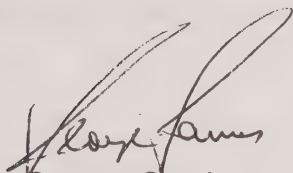
Message from the Chair

In 1996, the major development regarding this Board was the passage of Bill 39, which amended the Public Vehicles Act in numerous ways. The most significant change for the Board was the added powers given to the Board in sections 10 and 11 to amend, suspend or cancel a carrier's operating licence and to order that the operation which caused the contravention cease and desist.

As a result, the Board heard a variety of cases under the provisions of the new act where it was alleged that carriers were operating beyond the terms of their licences or operating without any operating license at all. The best known of these cases was the hearing involving the operations of a carrier called "Easy Ride", which proved to be operating an illegal van service between Toronto and Montreal. The Board imposed costs of over \$27,000.00 against the respondent in the matter and ordered the carrier to cease operating immediately. Other similar type cases are listed elsewhere in this report.

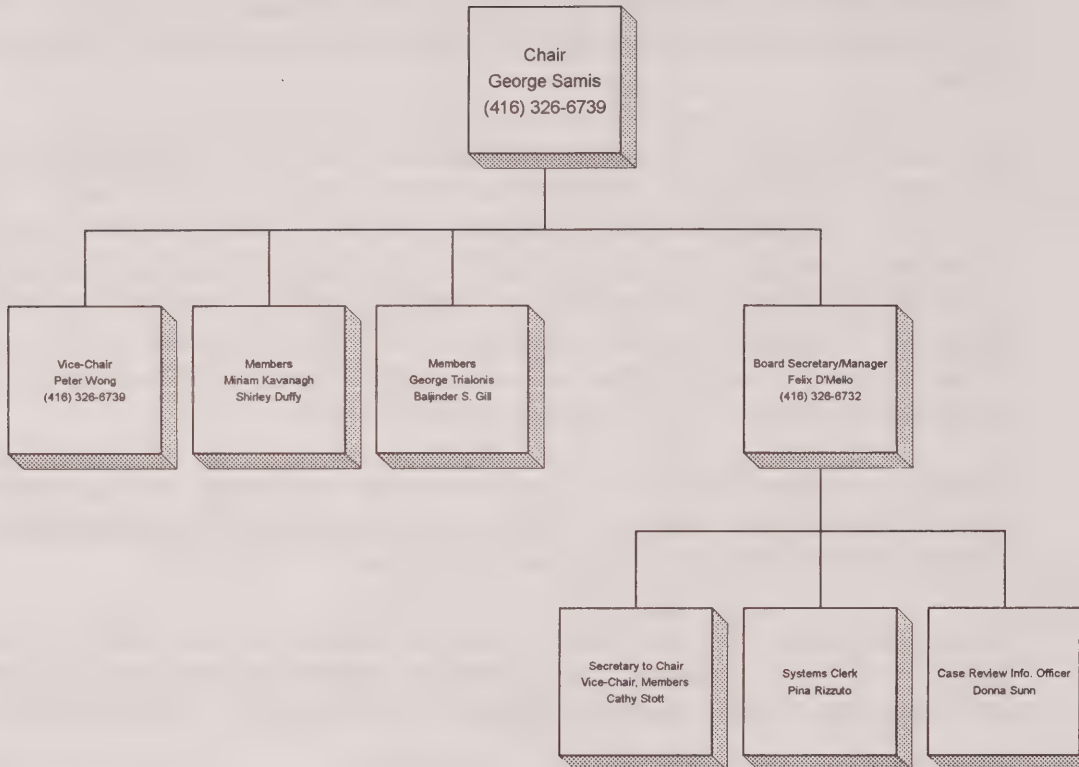
There have been fewer of the old style public necessity and convenience hearings in the past year and that can be attributed to the impending de-regulation of the industry, scheduled for January 1, 1998..

The Board, under the new system, has become a self financing body and I believe that it has proven to be a successful system, both in terms of helping to regulate the industry and in doing so at minimal cost to the government.



George Samis
Chair

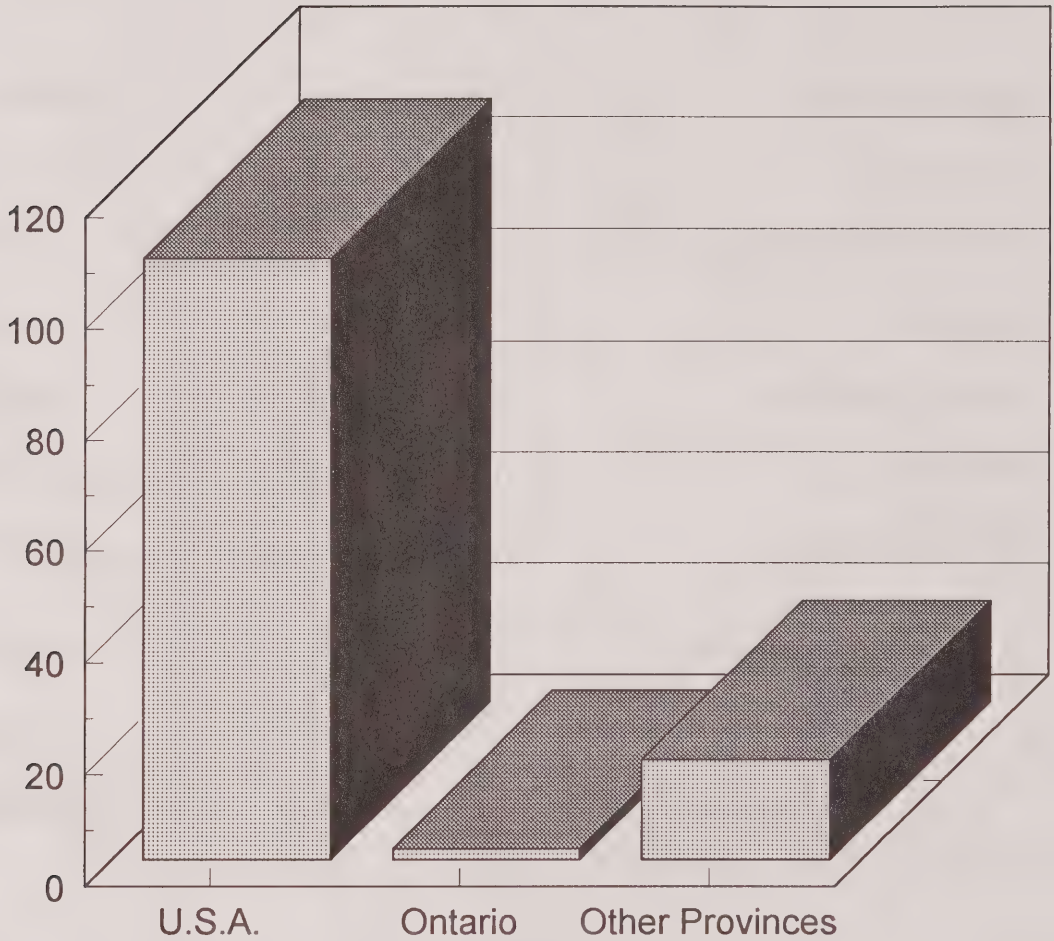
Organization Chart



Accounts Receivable 1996

| | |
|--------------------------|-------------------|
| Application Fees | \$73,880.00 |
| Court Costs | 21,032.00 |
| Credits & U.S. Exchange | 7,154.78 |
| Subpoenas | 155.00 |
| Tapes of Hearings | 640.00 |
| Photostats | 397.25 |
| Special Authorities | 14,190.00 |
| Gross Revenue | 117,449.03 |
| Refunds & N.S.F. Cheques | <u>355.00</u> |
| Net Revenue | <u>117,094.03</u> |

Special Authorities Processed

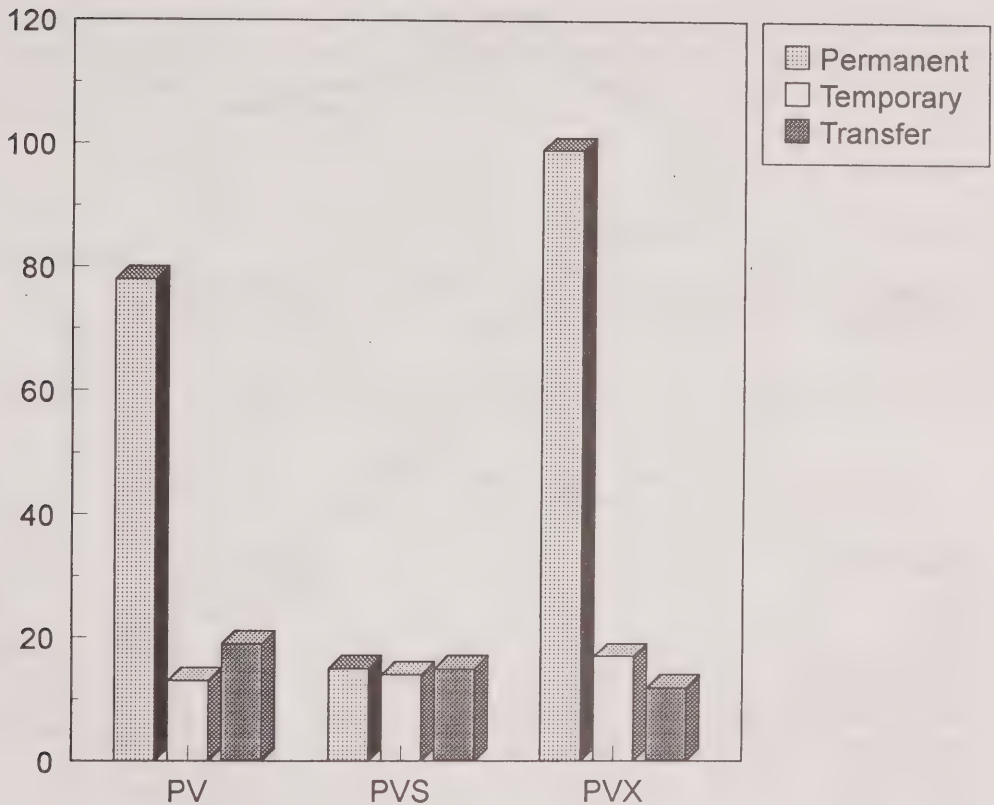


Applicant's Home Base

| | |
|-----------------|-----|
| U.S.A. | 108 |
| Ontario | 2 |
| Other Provinces | 18 |

Total 128

Applications Received



| Type/Class | PV | PVS | PVX | TOTAL |
|--------------|------------|-----------|------------|-------------------|
| Permanent | 78 | 15 | 99 | 192 |
| Temporary | 13 | 14 | 17 | 44 |
| Transfer | 19 | 15 | 12 | 46 |
| TOTAL | 110 | 44 | 128 | <u>282</u> |

Legend:

PV Public Vehicle Applications (Intra-Provincial Bus Undertaking)

PVS Public Vehicle (School Bus) Applications (Intra-Provincial Bus Undertaking) School Bus ONLY

PVX Part I Motor Vehicle Transport Act Applications (Extra-Provincial Bus Undertaking)

Applications Received by Region



TOTAL APPLICATIONS 282

Summaries - Reasons for Decision

The following summaries of applications adjudicated by the Board in the 1996 calendar year represent some examples of the type of matters handled by the Board. Board's complete decisions are available and may be requested from its offices, tel. (416) 326-6732.

Legend:

Scheduled Service:

A bus transportation service for which an application or licensee files a timetable indicating the times of arrivals and departures.

Chartered Trip:

A bus transportation service exclusively for a group of persons, having no fixed timetable.

Applicant:

Peter Heater
Sarnia, Ontario

File #45306

Applications:

An intra-provincial application to transport passengers on a scheduled service between Sarnia and London and also between Sarnia and Windsor; an extra-provincial application to transport passengers on a scheduled service between Sarnia and Detroit and Port Huron airports. The applications were restricted to Class "D" vehicles with a maximum seating capacity of 7 passengers.

Respondents:

J. I. DeNure (Chatham) Limited.
Robert Q's Airbus Inc.

Issues:

The applicant proposed to operate a door to door service. His start-up capital would be funded by a loan.

Three public witnesses supported the applications between Sarnia and London testifying that they required the services of the applicant primarily for medical treatment to the airport and the convenience of the proposed service.

Witnesses also testified in support of the balance of the applications, testifying as to the convenience of having a van go to the casino and cultural events in Detroit.

The respondent, Robert Q's Airbus Inc. testified that he provided eight trips daily between Sarnia and London, London airport and Detroit airport and was operating below capacity at a rate of 30% less than that proposed by the applicant. He also stated that scheduled services were not viable on their own and the charter business was "flat and slow". The applications he felt would have a detrimental impact on his business.

The Respondent J. I. DeNure (Chatham) Limited testified that he provided a daily scheduled service between Sarnia and Detroit airport as well as a door-to-door service on request.

Decision:

The Board had grave reservations as to the viability of the service i.e. if the proposed service was operationally feasible and profitable. The Board concluded that the public evidence failed to meet the test of public necessity and convenience as they failed to prove that the respondents were unable to satisfy their needs. The applications were denied.

Applicant:

Edutran Transportation Inc.
Newmarket, Ontario

File #42247-C

Applications:

Intra and extra-provincial applications for chartered trips from York Region restricted to Class "D" vehicles.

Respondents:

1. Canadex Resources Limited
2. Langdon's Coach Lines Co. Limited

Issues:

Edutran Transportation Inc. ("Edutran") is primarily a school bus operator serving both the public and separate school boards.

The applications were to permit Edutran to diversify its operations from school bus operations to charter bus services. Forty-eight witnesses testified in support of the application testifying as to the population growth in York region.

The witnesses included sports groups, service organizations Royal Canadian Legions, Scouts, Girl Guides etc. who all spoke highly of Edutran's services and that they had never been solicited by the respondents. Counsel for Edutran argued that the respondents had experienced rapid growth and in his opinion there was room for another carrier. Langdon's Coach Lines Co. Limited (Langdon's) testified that they were currently operating below capacity, that they actively promoted their business and were not complacent.

Canadex Resources Limited (Canadex) also testified as to operating below capacity and that they were willing to supply equipment if requested and that no charter requests had been turned down.

Decision:

The extra-provincial application was dismissed for lack of evidence. With respect to the application for a public vehicle operating licence, the Board had no doubts as to the applicant's fitness i.e. well managed, innovative, safety minded and a community involved carrier. The applications for Markham, Georgina and Whitchurch-Stouffville were granted as the respondents did not serve these areas. The Board also felt that there was a public need expressed for Newmarket, Aurora and Richmond Hill. The application for the Town of East Gwillimbury, King Township and Vaughan were denied for lack of evidence.

Applicant:

Transtario Bus Lines Inc.
Peterborough, Ontario

File #29214-A20/A21

Applications:

Chartered trips intra and extra-provincially from Metropolitan Toronto, Peel, York and Simcoe County.

Respondent:

Trentway-Wagar Inc.

Issues:

The applicant is a family owned medium size carrier operating scheduled and chartered services.

They operate by agreement over Penetang-Midland Coach Lines operating licences but these applications were to enable them to operate on their own operating authorities. Fifteen witnesses testified in support of the applications including travel agents and users of bus transportation services. They spoke highly of the applicant's service, equipment and personnel.

The respondent, Trentway-Wagar Inc.'s main reason for opposing the application was that the applicant was not fit to be granted a licence.

They alleged that the applicant operated beyond their authorities, violated the hours of work legislation and in doing so gained an unfair advantage over the properly licensed carrier.

Decision: The Board concluded that the fifteen witnesses had satisfied the test of public necessity and convenience. i.e. the applicant operates a modern, well maintained equipment and customer oriented service.

The Board contended that while the fitness of the applicant was less than exemplary, based on the evidence the respondent had failed to prove that there was a systematic, ongoing violation of the statutes by the applicant. The applications were granted.

Applicant: Frontenac Limousine Service Limited File #45321
Kingston, Ontario

Application: Chartered trips from the Counties of Frontenac, Lennox and Addington and Leeds and Grenville in Class "D" vehicles with a maximum seating capacity of 15 passengers.

Respondent: McCoy Transportation.

Issues: The applicant currently runs a limousine operation and the application was to enable them to operate larger vehicles as an enhancement to his service to serve an "intimate market".

Seven public witnesses testified in support of the application primarily supporting the concept, supporting a need to take members of a club, customers of a travel agency and hotel guests to seminars etc.

The respondent operating out of Kingston since 1979 had doubled its fleet in three years offering a van service to the public on the same basis proposed by the applicant. Whilst the respondent had experienced a dramatic growth in the last three years, he felt that granting the application would result in a significant decrease in business.

Decision: The Board concluded that the evidence in support of the application was scant and insufficient to meet the test of public necessity and convenience. The applicant failed to establish a need that was not being met by the respondent. The application was denied.

Applicant: L. Gerald Hurd Limited File #23777-G
Parry Sound, Ontario

Application: To provide chartered trips for the employees of Canadian National Railway ("C.N.") between Foley, North Bay, Capreol and Metropolitan Toronto.

Respondent: 939731 Ontario Inc.

Issues: The evidence in support of the application came from two railway employees and the manager of C.N. at Capreol primarily stating that they supported the services of the applicant. The respondent is licensed to provide the service applied for and had been providing this service for several years but had experienced a decline in this business from C.N. due to layoffs and illegal operations by the applicant.

This had resulted in an economic loss to the respondent. The respondent alleged that he was ready, willing and able to provide the service and that C.N. did not cite any failures or shortcomings in his service.

Decision: The Board concluded that the support from C.N. did not express a "need" for the services. There was no evidence from C.N. about the quality of service of the respondent i.e. deterioration of service or equipment nor did C.N. provide the Board with a copy of the agreement with the applicant for the Board to determine the validity of the support for the services.

The Board concluded that the applicant failed to meet the statutory test of public necessity and convenience and the application was denied.

Applicant: Attridge Transportation Incorporated File #44264-I
Waterdown, Ontario

Application: Charters from Burlington in Class "A" vehicles.

Respondent: Trentway-Wagar Inc. ("Trentway").

Issues:

The applicant currently has charter authority from Burlington but in Class "D" vehicles only. Support for the application came from six persons i.e. sports teams, tour operators etc. All the witnesses indicated that they were currently using and had used the services of the applicant in the past. They indicated they liked the vehicles and services of the applicant and that buses were in short supply. The respondent operates out of Burlington in Class "A" vehicles and indicated that they relied on charter revenues to supplement the unprofitable schedule services operated in the Burlington area. The respondent contended that the applicant had been providing a Class "A" chartered service from Burlington since 1995 without the appropriate authority and provided documentation to substantiate the point.

Decision:

In assessing an application the Board has to consider both the public evidence and the applicant's fitness. The applicant's illegal operations in spite of being in the bus business for a long time was disturbing to the Board. There was no evidence from the witnesses to express a dissatisfaction with the services of the currently licensed carrier. The application was denied.

The following are summaries of applications filed by interested persons (i.e. a person who has an economic interest in the outcome of a matter) with respect to Sections 10 and 11 of the Public Vehicles Act. These applications are complaints by interested persons, alleging violations of the statutes and legislation by licensees, non-licensees or by arrangers of bus transportation services using unlicensed carriers. Following written or oral hearings, the Board may impose sanctions i.e. cancel, suspend, impose conditions on licences and/or order that the operation that caused the contravention stop.

Autocar Chartrand Inc.
Laval, Quebec

File #44799-Re

Complaint: Operating without a proper authority.

Complainant: Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")

Decision: Ordered to stop the service immediately.

| | | |
|-----------------|--------------|------------|
| Costs assessed: | To Trentway | \$4,500.00 |
| | To the Board | \$600.00 |

Alfredo Ortiz
Toronto, Ontario

File #45423-Re

Complaint: Arranging or offering to arrange passenger transportation by unlicensed carriers.

Complainants: Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")
Voyageur Colonial Limited ("Voyageur")
Greyhound Canada Transportation Corp. ("Greyhound")
Metropolitan Toronto Coach Terminal Inc.

Decision: Ordered to stop the service immediately.

| | | |
|-----------------|--|-------------|
| Costs assessed: | To Trentway | \$12,200.00 |
| | To Voyageur | \$5,900.00 |
| | To Greyhound | \$5,550.00 |
| | To Metropolitan Toronto Coach Terminal Inc. | \$400.00 |
| | To the Board | \$2,700.00 |

Autobus R. Audet Inc.
St. Irene, Quebec

File #44531-Re

Complaint: Operating without a proper authority.

Complainant: Trentway-Wagar Inc. ("Trentway").

Decision: Ordered to stop the service immediately.

| | | |
|-----------------|--------------|------------|
| Costs assessed: | To Trentway | \$5,400.00 |
| | To the Board | \$1,000.00 |

L. Gerald Hurd Limited:
Parry Sound, Ontario

File #23777-Re

Complaint: Operating without a proper authority.

Complainant: 1128570 Ontario Inc.

Decision: Ordered to stop the service immediately.

| | | |
|-----------------|-------------------------|------------|
| Costs assessed: | To 1128570 Ontario Inc. | \$5,000.00 |
| | To the Board | \$2,675.00 |

Canadex Resources Limited
Bradford, Ontario

File #23203-Re

Complaint: Operating without a proper authority.

Complainant: Edutran Transportation Inc. ("Edutran").

Decision: Ordered to stop the service immediately.

| | | |
|-----------------|--------------|------------|
| Costs assessed: | To Edutran | \$1,900.00 |
| | To the Board | \$1,052.00 |

Ontario on Wheels Inc.
Toronto, Ontario

File #45313-Re

Complaint: Operating without a proper authority.

Complainant: Trentway-Wagar Inc. ("Trentway").

Decision: Ordered to stop the service immediately.

| | | |
|-----------------|--------------|----------|
| Costs assessed: | To Trentway | \$400.00 |
| | To the Board | \$500.00 |

Autocar Royal Inc.
Montreal, Quebec

File #45208

Complaint: Operating without a proper authority.

Complainant: Trentway-Wagar Inc. ("Trentway").

Decision: Ordered to stop the service immediately.

| | | |
|-----------------|--------------|------------|
| Costs assessed: | To Trentway | \$1,500.00 |
| | To the Board | \$500.00 |

Penetang-Midland Coach Lines Limited ("PMCL")
Midland, Ontario

File #18701-Re

Complaint: Operating contrary to its extra-provincial operating licence.

Complainant: Trentway-Wagar Inc. ("Trentway").

Decision: Application denied - evidence inconclusive.

| | | |
|-----------------|--------------|------------|
| Costs assessed: | To PMCL | \$1,000.00 |
| | To the Board | \$600.00 |

Ken Miller
Pickle Lake, Ontario

File #45439-Re

Complaint: Operating without a proper authority.

Complainant: 1034012 Ontario Inc.

Decision: Ordered to stop the service immediately.

| | | |
|-----------------|-------------------------|----------|
| Costs assessed: | To 1034012 Ontario Inc. | \$400.00 |
| | To the Board | \$700.00 |

The Magnetawan First Nation
Britt, Ontario

File #44767-Re

Complaint: Operating without a proper authority.

Complainant: Jim Campeau Bus Lines Ltd. ("Campeau").

Decision: Ordered to stop the service immediately.

| | | |
|-----------------|--------------|------------|
| Costs assessed: | To Campeau | \$1,900.00 |
| | To the Board | \$1,630.00 |

Penetang Midland Coach Lines Limited ("PMCL")
Midland, Ontario

File #18701-Re1

Complaint: Operating contrary to the terms of its public vehicle operating licence.

Complainant: Ontario Northland Transportation Commission ("ONTC").

Decision: Ordered to stop the service immediately.

| | | |
|-----------------|--------------|------------|
| Costs assessed: | To ONTC | \$3,900.00 |
| | To the Board | \$1,400.00 |

Attridge Transportation Incorporated ("Attridge")
Waterdown, Ontario

File #44264-Re

Complaint: Operating without a proper authority.

Complainant: Trentway-Wagar Inc. ("Trentway").

Decision: Ordered to stop the service immediately and the public vehicle and extra-provincial operating licences held by Attridge could be suspended or cancelled if the unauthorized service was to continue.

| | | |
|-----------------|--------------|------------|
| Costs assessed: | To Trentway | \$3,350.00 |
| | To the Board | \$1,000.00 |

Plainte: Opération sans détenir le permis approprié.

Plaignant: Jim Campeau Bus Lines Ltd. ("Campeau")

Décision: La Commission a ordonné que le service soit arrêté immédiatement.

Frais imposés:

À Campeau

À la Commission

1,900.00\$
1,630.00\$

Plainte: Opération contrairement à son permis de transport intra-provincial.

Plaignant: Ontario Northland Transportation Commission ("ONTC")

Décision: La Commission a ordonné que le service soit arrêté immédiatement.

Frais imposés:

À ONTC

À la Commission

3,900.00\$
1,400.00\$

Plainte: Opération sans détenir le permis approprié.

Plaignant: Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")

Décision: La Commission a ordonné que le service soit arrêté immédiatement et les permis de transport intra et extra-provinciaux détenus par Attridge pourrait être suspendus ou annulés si le service non-autorisé devait continuer.

Frais imposés:

À Trentway

À la Commission

3,350.00\$
1,000.00\$

Décision: La Commission a ordonné que le service soit arrêté immédiatement.

Frais imposés: À Trentway 400.00\$
À la Commission 500.00\$

Autocar Royal Inc.
Montréal, Québec

Dossier #45208-Re

Plainte: Opération sans détenir le permis approprié.

Plaignant: Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")

Décision: La Commission a ordonné que le service soit arrêté immédiatement.

Frais imposés: À Trentway 1,500.00\$
À la Commission 500.00\$

Penetang-Midland Coach Lines Limited ("PMCL")

Dossier #18703-Re

Plainte: Opération contrairement à son permis de transport extra-provincial.

Plaignant: Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")

Décision: Demande a été rejetée - preuve non-concluante.

Frais imposés: À PMCL 1,000.00\$
À la Commission 600.00\$

Ken Miller
Pickie Lake, Ontario

Dossier #45439-Re

Plainte: Opération sans détenir le permis approprié.

Plaignant: 1034012 Ontario Inc.

Décision: La Commission a ordonné que le service soit arrêté immédiatement.

Frais imposés: À 1034012 Ontario Inc. 400.00\$
À la Commission 700.00\$

Dossier #44531-Re

Autobus R. Audet Inc.
St-Irénée, Québec

Plainte: Opération sans détenir le permis approprié.

Plaignant: Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")

Décision: La Commission a ordonné que le service soit arrêté immédiatement.

5,400.00\$
1,000.00\$

Frais imposés:

A Trentway
A la Commission

Dossier #23777-Re

L. Gerald Hurd Limited
Parry Sound, Ontario

Plainte: Opération sans détenir le permis approprié.

Plaignant: 1128570 Ontario Inc.

Décision: La Commission a ordonné que le service soit arrêté immédiatement.

5,000.00\$
2,675.00\$

Frais imposés:

A 1128570 Ontario Inc.
A la Commission

Dossier #23203-Re

Canadex Resources Limited
Bradford, Ontario

Plainte: Opération sans détenir le permis approprié.

Plaignant: Eductran Transportation Inc. ("Eductran")

Décision: La Commission a ordonné que le service soit arrêté immédiatement.

1,900.00\$
1,052.00\$

Frais imposés:

A Eductran
A la Commission

Dossier #45313-Re

Ontario on Wheels Inc.
Toronto, Ontario

Plainte: Opération sans détenir le permis approprié.

Plaignant: Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")

Vous trouverez ci-après des résumés de demandes déposées par des personnes intéressées (i.e., une personne qui a un intérêt économique dans le résultat du dossier) relativement aux articles 10 et 11 de la Loi sur les véhicules de transport en commun. Ces demandes sont des plaintes déposées par des personnes intéressées alléguant des violations de la loi par des détenteurs de permis ou par des personnes qui organisent des services de transport par autobus et qui n'utilisent pas les services de détenteurs de permis. Suite à une audience écrite ou publique, la Commission peut imposer des sanctions i.e., annuler, suspendre, imposer des conditions aux permis et/ou ordonner que l'opération qui cause la contravention arrête.

Autocar Chartrand inc.
Laval, Québec

Dossier #44799-Re

Plainte: Opération sans détenir le permis approprié.

Plaignant: Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")

Décision: La Commission a ordonné que le service soit arrêté immédiatement.

Frais imposés: À Trentway 4,500.00\$
À la Commission 600.00\$

Alfredo Ortiz
Toronto, Ontario

Dossier #45423-Re

Plainte: Organisation ou offre d'organiser le transport de passagers utilisant les services de transporteurs ne détenant pas de permis.

Plaignant: Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")
Voyageur Colonial Limited ("Voyageur")
Greyhound Canada Transportation Corp. ("Greyhound")
Metropolitan Toronto Coach Terminal Inc.

Décision: La Commission a ordonné que le service soit arrêté immédiatement.

Frais imposés: À Trentway-Wagar Inc. 12,200.00\$
À Voyageur 5,900.00\$
À Greyhound 5,550.00\$
À Metropolitan Toronto Coach Terminal Inc. 400.00\$
À la Commission 2,700.00\$

Demandeur: Attridge Transportation Incorporated
Waterdown, Ontario

Demande: Demande de permis de service notisé à partir de Burlington en utilisant des véhicules de catégorie "A".

Opposante: Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")

Questions: La demanderesse est présentement le détenteur d'un permis de service notisé à partir de Burlington mais limité à l'utilisation de véhicules de catégorie "D". Six personnes en provenance entre autres d'équipes sportives et de d'organismes de tous ont supporté la demande. Tous les témoins ont indiqué qu'ils utilisaient présentement la demanderesse et qu'ils avaient utilisé ses services par le passé. Ils ont indiqué qu'ils aimaient l'équipement et le service de la demanderesse et que la disponibilité des autobus sur le marché n'était pas grande. L'opposante opère des véhicules de catégorie "A" à partir de Burlington et a indiqué qu'elle compte sur les revenus du service notisé pour aider à financer les services sur horaire donnés dans la région de Burlington. L'opposante a soutenu que depuis 1995 la demanderesse donne des services notisés à partir de Burlington utilisant des véhicules de catégorie "A" sans détenir le permis de transport approprié et a fourni la documentation supportant ce point.

Décision: En évaluant une demande la Commission doit considérer la preuve publique et l'aptitude du demandeur. Les opérations illégales de la demanderesse en dépit du fait qu'elle est un transporteur de longue date a troublé la Commission. Il n'y a pas eu de preuve exprimée par les témoins qu'ils n'était pas satisfaits des services de l'opposante. La demande a été rejetée.

L'opposante, ayant sa base d'opération à Kingston depuis 1979, a doublé sa flotte en trois ans offrant un service en minivan au public sur la même base que la demanderesse. Quoique l'opposante a fait l'objet d'une croissance dramatique au cours des trois dernières années, c'était son sentiment que l'émission du permis demandé résulterait en une diminution importante de ses affaires.

Décision:

La Commission a conclu que la preuve apportée au support de la demande était limitée et insuffisante et ne rencontrait pas le test de commodité et nécessité publiques. La demanderesse a fait défaut de démontrer un besoin que ne rencontrerait pas l'opposante. La demande a été rejetée.

Demandeur:

L. Gerald Hurd Limited
Parry Sound, Ontario

Demande:

Demande de permis de service nolisé afin de transporter les employés du Canadien National ("CN") entre Foley, North Bay, Capreol et le Toronto métropolitain.

Opposante:

939731 Ontario Inc.

Questions:

La preuve supportant la demande a été exprimé par deux employés provenant de la compagnie de chemins de fer et par le gestionnaire du CN à Capreol disant essentiellement qu'ils supportaient les services de la demanderesse. L'opposante détient un permis pour donner le service demandé mais a éprouvé un déclin du service donné au CN du fait des mises à pied et des opérations illégales de la demanderesse. De ce fait, l'opposante a souffert des pertes économiques. L'opposante a allégué qu'elle voulait, était prête et avait l'équipement pour donner le service et que CN n'a pas indiqué de manquements ou de défauts dans son service.

Décision:

La Commission a conclu que le support de la part du CN n'exprimait pas un "besoin" pour le service. Il n'y a pas eu de preuve de la part du CN relativement à la qualité du service de l'opposante i.e., détérioration du service ou de l'équipement. Le CN n'a pas non plus fourni à la Commission une copie de l'accord passé avec la demanderesse de façon à ce que la Commission puisse déterminer la validité du support pour ses services.

La Commission a conclu que la demanderesse n'a pas rencontré le test de commodité et nécessité publiques et la demande a été rejetée.

Quinze témoins ont témoigné au support des demandes incluant des agents de voyage et des utilisateurs de services de transport par autobus. Ils ont exprimé une haute opinion des services, de l'équipement et du personnel du demandeur.

La raison principale de l'opposante, Trentway-Wagar Inc., pour opposer la demande était que la demanderesse n'était pas apte à détenir un permis.

Elle a allégué que la demanderesse opérait à l'extérieur des limites de ses permis, violait la réglementation sur les heures de conduite et ce faisant obtenait un avantage indu sur le transporteur qui détenait dûment un permis.

Décision:

La Commission a conclu que les quinze témoins ont satisfait le test de la commodité et nécessité publiques i.e., que la demanderesse opère de l'équipement moderne et bien entretenue et donne un service centré sur le client. La Commission a soutenu que si l'aptitude de la demanderesse n'était pas exemplaire, en se basant sur la preuve l'opposante n'a pas prouvé qu'il s'agissait d'une violation systématique et continue de la loi par la demanderesse. Les demandes ont été accordées.

Demandeur:

Frontenac Limousine Service Limited

Dossier #45321

Demande:

Demande de permis de service nolisé à partir des comtés de Frontenac, Lennox et Addington et de Leeds et Grenville limitée à l'utilisation de véhicules de catégorie "D" ayant une capacité maximale assise de 15 passagers.

Opposante:

McCoy Transportation

Questions:

La demanderesse présentement offre un service de limousine et la demande vise à lui donner la possibilité d'utiliser des véhicules plus grands de façon à rehausser le service présentement offert à un marché limité.

Sept témoins en provenance du public ont témoigné au support de la demande premièrement supportant le concept, supportant le besoin d'amener les membres d'un club, des clients d'une agence de voyage et d'hôtels à des séminaires etc.

Les témoins incluant des groupes sportifs, des organisations de service tels que les Légions royales canadiennes, les Scouts, les Éclaireuses etc. ont donné une haute opinion des services d'Édutran et que les opposantes ne les ont jamais contactés afin d'offrir leurs services. Le procureur d'Édutran a argumenté que les opposantes ont fait l'objet d'une croissance importante et rapide et qu'à son avis il y avait de la place pour un autre transporteur. Langdon's Coach Lines Co. Limited ("Langdon's") a témoigné que présentement il n'opérerait pas à pleine capacité, qu'il faisait la promotion active de leur entreprise et qu'il n'avait pas une attitude attentiste face au marché. Canadex Ressources Limited ("Canadex") a aussi témoigné qu'il n'opérerait pas à pleine capacité, qu'il était en position de fournir de l'équipement lorsque demandé et qu'aucune demande de service nolisé n'était refusée.

Décision:

La demande de permis extra-provincial a été rejetée pour défaut de preuve. En ce qui concerne la demande de permis intra-provincial, il n'y avait pas aucun doute dans l'esprit de la Commission relativement à l'aptitude du demandeur i.e., bonne administration, innovatif, ayant une culture corporative de sécurité et qu'il était un transporteur orienté sur sa communauté. La demande relativement à Markham, Georgina et Whitchurch-Stouffville a été accordée du fait que les opposantes ne servent pas ces secteurs. La Commission a aussi décidé qu'il y avait un besoin de la part du public pour Newmarket, Aurora et Richmond Hill. La demande relativement à la ville de East Gwillimbury, du canton de King et de la ville de Vaughan a été rejetée pour défaut de preuve.

Demander:

Transtario Bus Lines Inc.
Peterborough, Ontario

Demandes:

Demandes de permis de service nolisé intra et extra-provincial à partir du Toronto métropolitain, des municipalités régionales de Peel et York et du comté de Simcoe.

Opposante:

Trentway-Vagar Inc.

Questions:

La demanderesse est une entreprise familiale et un transporteur de grosseur moyenne offrant des services de transport sur horaire et nolisés.

Suite à une entente avec Penetang-Midland Coach Lines Ltd., la demanderesse opère en vertu des permis émis à cette dernière. Les présentes demandes ont été déposées afin de permettre à la demanderesse d'opérer en vertu de ses propres permis.

Des témoins ont aussi supporté le reste des demandes témoignant de la commodité d'un véhicule minivan se rendant au casino et aux événements culturels de Détroit.

L'opposante, Robert Q's Airbus Inc., a témoigné qu'il fournissait huit voyages entre Sarnia et London, l'aéroport de London et l'aéroport de Détroit et qu'il n'opérait pas à pleine capacité et à un taux de 30% de moins que ce que proposait le demandeur. Il a aussi dit que les services sur horaire n'étaient pas viables en eux-mêmes et que le niveau de demande du service nolisé était lent et ne changeait pas. À son avis, les demandes auraient un effet nuisible sur son entreprise.

L'opposante J. I. DeNure (Chatham) Limited a témoigné qu'il donnait un service journalier entre Sarnia et l'aéroport de Détroit ainsi qu'un service porte à porte sur demande.

Décision:

La Commission avait de graves réserves relativement à la viabilité du service i.e. si le service proposé était opérationnellement faisable et rentrait pas le test de la commodité et nécessité publiques i.e., qu'ils n'ont pas prouvé que les opposantes n'étaient pas capables de satisfaire leurs besoins. Les demandes ont été rejetées.

Demandeur:

Edutran Transportation Inc.

Dossier #42247-C

Demandes:

Demandes de permis de service nolisé intra et extra-provincial à partir de la municipalité régionale de York limitées à l'utilisation de véhicules de catégorie "D".

Opposantes:

1. Canadex Resources Limited
2. Langdon's Coach Lines Co. Limited

Questions:

Edutran Transportation Inc. ("Edutran") est premièrement un opérateur d'autobus scolaires servant à la fois le public en général et les commissions scolaires séparées.

Les demandes ont été déposées de façon à permettre Edutran de diversifier ses opérations i.e., d'offrir non seulement un service scolaire mais aussi des services nolisés d'autobus. Quarante-huit témoins ont témoigné au support de la demande démontrant en cela la croissance de la population dans la région de York.

Résumés de décisions rendues

Vous trouverez ci-après un résumé de décisions qui ont été rendues par la Commission pendant l'année 1996. Celles-ci représentent un échantillonage des dossiers dont la Commission a eu à décider. Les décisions complètes de la Commission sont disponibles et peuvent être obtenues en contactant ses bureaux au 416-326-6732.

Légende:

Service sur horaire:

Un service de transport par autobus en vertu duquel une demande ou un détenteur de permis a déposé un horaire indiquant les heures d'arrivée et de départ du service.

Service notifié:

Un service de transport par autobus sans horaire fixe qui est exclusivement pour le bénéfice d'un groupe de personnes.

Demandeur:

Peter Heater

Sarnia, Ontario

Demandes:

Une demande de permis intra-provincial afin d'offrir un service de transport de passagers sur horaire entre Sarnia et London ainsi qu'entre Sarnia et Windsor; une demande de permis extra-provincial afin d'offrir un service de transport de passagers sur horaire entre Sarnia et les aéroports de Détroit et de Port Huron. Les demandes étaient limitées à l'utilisation de véhicules de catégorie "D" ayant une capacité maximale assise de 7 passagers.

Opposantes:

J. I. DeNure (Chatham) Limited

Robert Q's Airbus Inc.

Questions:

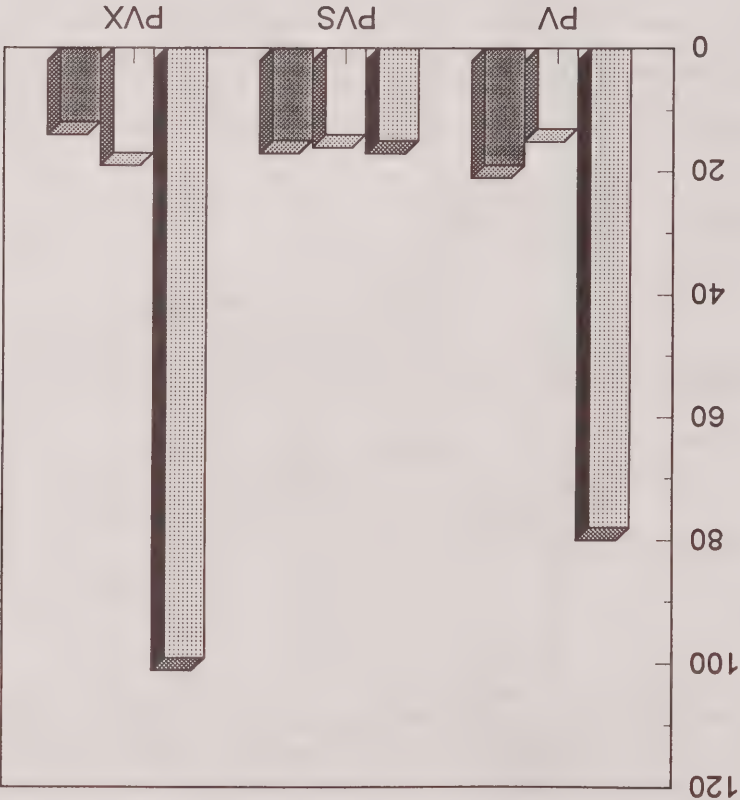
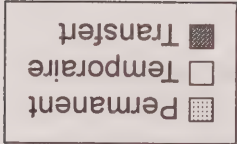
Le demandeur proposait d'offrir un service porte à porte. Le capital de départ proviendrait d'un prêt.

Trois témoins en provenance du public ont supportés les demandes entre Sarnia et London témoignant que le service était requis en direction de l'aéroport pour leur permettre de se rendre à des traitements médicaux et pour des raisons de commodité du service proposé.

TOTAL - DEMANDES 282



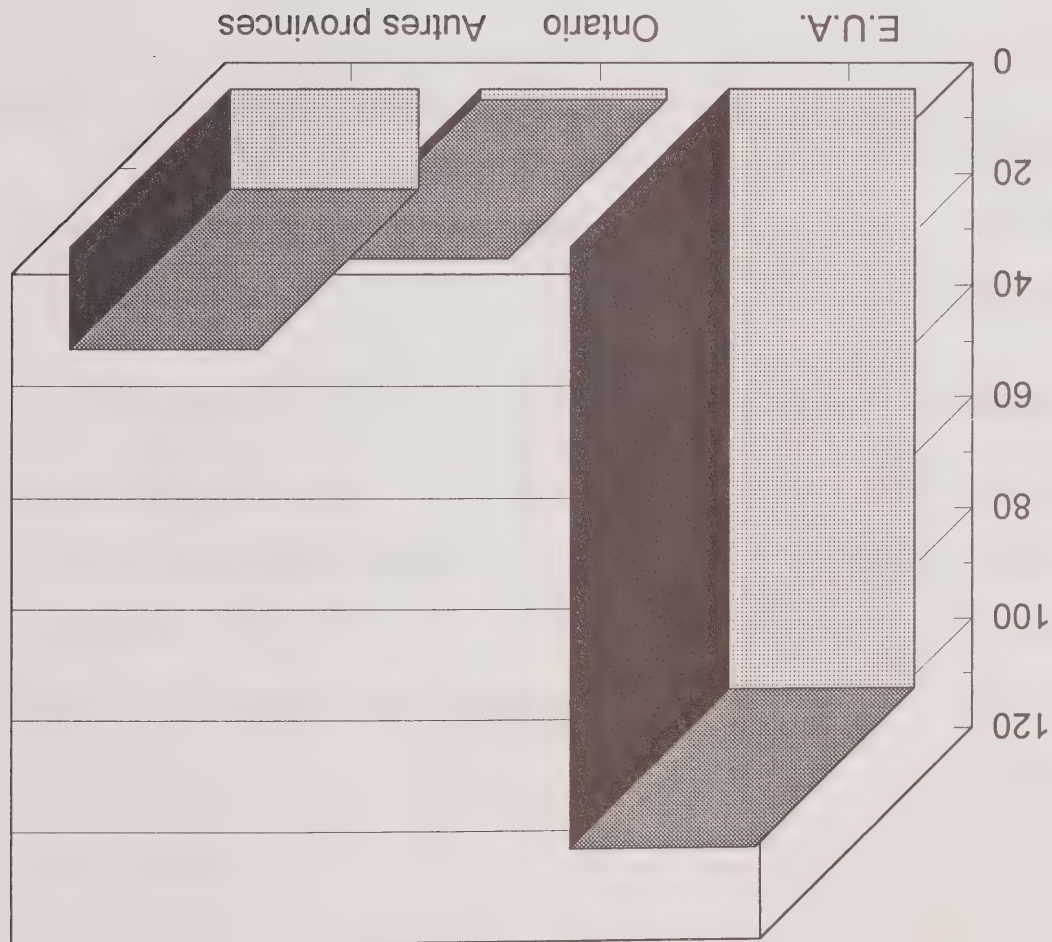
Demandes de permis reçues



| Type/Catégorie | PV | PVS | PVX |
|----------------|-----|-----|-----|
| Permanent | 78 | 15 | 99 |
| Temporaire | 13 | 14 | 17 |
| Transfert | 19 | 15 | 12 |
| TOTAL | 110 | 44 | 128 |

Légende:
PV Demandes de permis de transport de passagers (Entreprise de transport intra-provincial par autobus)
PVS Demandes de permis de transport scolaire (Entreprise de transport intra-provincial par autobus)
PVX Demandes de permis présentées en vertu de la partie I de la Loi sur les transports par véhicules à moteur de 1987 (Entreprise de transport extra-provincial)

Demandes de permis spéciaux



Juridiction d'origine du demandeur

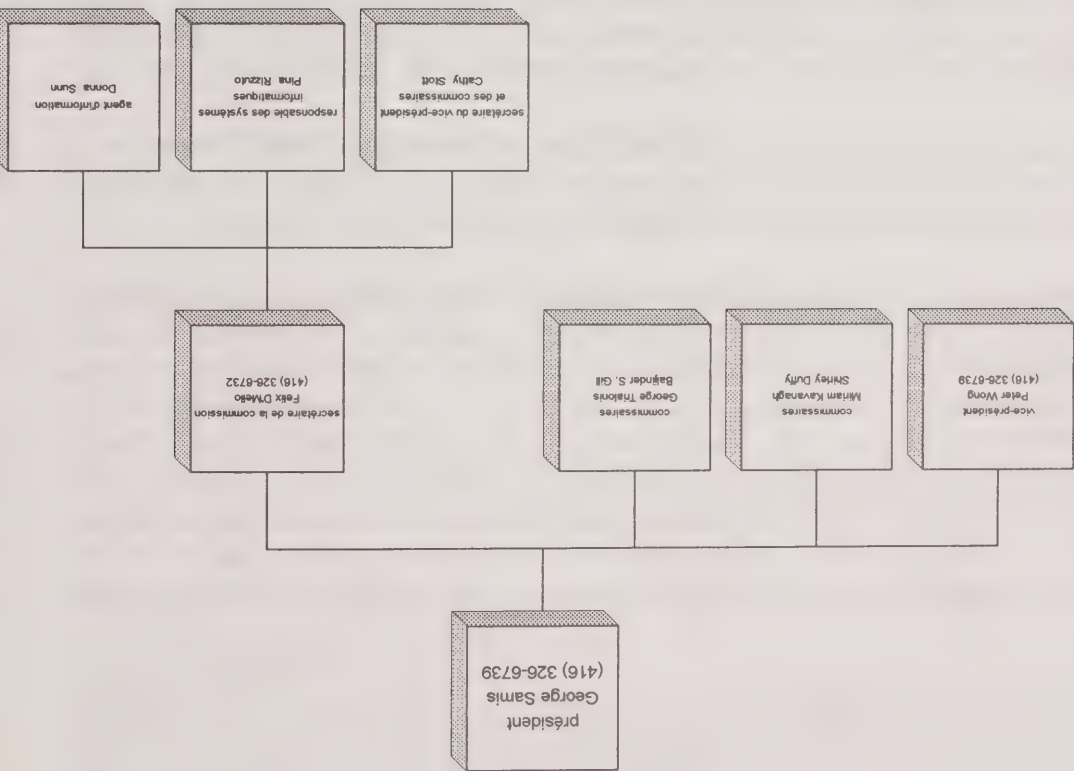
E.U.A. 108
 Ontario 2
 Autres provinces 18

Total 128

Comptes recevables pour 1996

| | |
|---|---------------------|
| Frais de dépôt | 73,880.00\$ |
| Frais de court | 21,032.00 |
| Crédits et échange sur argent américain | 7,154.78 |
| Subpeonas | 155.00 |
| Audio-cassettes des audiences | 640.00 |
| Photocopies | 397.25 |
| Permis spéciaux | 14,190.00 |
| Revenus bruts | 117,449.03\$ |
| Remboursements et chèques sans fond | 355.00\$ |
| Revenus nets | <u>117,094.03\$</u> |

Organigramme



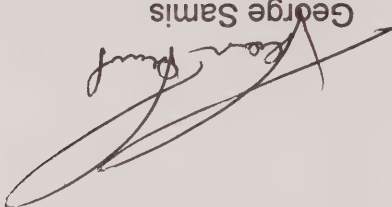
Message du Président

En 1996, le plus important développement relativement à la Commission a été la passation du projet de loi 36 qui a modifié la *Loi sur les véhicules de transport en commun* de nombreuses façons. Le changement le plus significatif pour la Commission a été l'ajout de pouvoirs additionnels aux articles 10 et 11 donnant à la Commission le pouvoir de modifier, suspendre ou annuler le permis d'un transporteur et d'ordonner que l'exploitation causant la contravention cesse.

Ceci a eu pour résultat que la Commission a entendu une variété de causes en vertu des dispositions de la nouvelle loi où il était allégué que des transporteurs opéraient à l'extérieur des limites de leurs permis ou opéraient sans permis. La plus connue de ces causes est l'audience impliquant les opérations d'un transporteur appelé "Easy Ride" et qui s'est avéré à exploiter un service illégal entre Toronto et Montréal utilisant des véhicules de type minivan. La Commission a imposé des frais de plus de \$27,000 au défendeur dans le dossier et a ordonné au transporteur de cesser ses opérations immédiatement. D'autres causes similaires sont listés ailleurs dans ce rapport.

Il y a eu moins d'audiences dans l'ancien style de nécessité et commodité publiques au cours de l'année passée et cela peut être attribué à la déréglementation imminente de l'industrie prévue pour le 1^{er} janvier 1998.

La Commission, sous le nouveau système, est devenu une organisation s'autofinançant et je crois qu'il s'est avéré un système couronné de succès, autant en aidant à la réglementation de l'industrie et ce faisant à un coût minimal pour le gouvernement.


George Samis
président

La Commission et ses Membres

La Commission a été constituée en vertu et en conformité avec les dispositions de la Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario, L.R.O. 1990, chapitre O.19. Elle assume les fonctions d'un tribunal administratif quasi-judiciaire. En vertu de la Loi sur les véhicules de transport en commun, L.R.O. 1990, chapitre P.54 et de la Loi sur les transports par véhicules à moteur de 1987, L.C. chapitre 35 telle que modifiée par 1989 L.C. chapitre 29, la Commission contrôle l'entrée et maintient le développement ordonné de l'industrie du transport rémunéré de passagers sur le territoire de l'Ontario.

Membres de la Commission

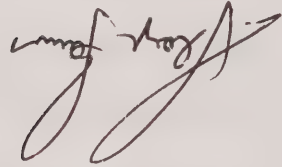
| | | |
|-------------------|----------------|------------|
| George Samis | président | Newburgh |
| Peter Wong | vice président | Sudbury |
| Miriam Kavanagh | commissaire | Toronto |
| Shirley Duffy | commissaire | Woodbridge |
| George Trialonis | commissaire | Toronto |
| Baljinder S. Gill | commissaire | Ottawa |

A:

L'Honorable Al Palladini, Ministre des transports

Monsieur: Conformément à l'article 33 de la Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario, L.R.O. 1990, chapitre O.19, j'ai l'honneur de vous présenter le rapport des activités de la Commission des transports routiers de l'Ontario pour l'année se terminant le 31 décembre 1996

Respectueusement,



George Samis
président

A: L'honorable Hilary M. Weston, Lieutenant gouverneur de la
Province de l'Ontario

PLAÎT IL À VOTRE HONNEUR

Le soussigné a le plaisir de présenter le rapport annuel de la
Commission des transports routiers de l'Ontario pour l'année se
terminant le 31 décembre 1996.

Respectueusement,



Al Palladini
Ministre

Table des Matières

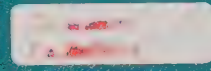
| | |
|--------|--|
| 1 | La Commission et ses membres |
| 2 | Message du président |
| 3 | Organigramme |
| 4 | Comptes recevables pour 1996 |
| 5 | Demandes de permis spéciaux |
| 6 | Demandes de permis reçues |
| 7 | Demandes de permis reçues par région |
| 8 - 17 | Résumés de décisions rendues |

Commission des transports routiers de l'Ontario

RAPPORT ANNUEL 1996



A2DN
OT710
A56



Ontario Highway Transport Board

ANNUAL REPORT 1998



Table Of Contents

| | |
|---------------------------------------|---------|
| The Board | 4 |
| Message from the Chair..... | 5 |
| Organization Chart..... | 6 |
| Revenue 1998..... | 7 |
| Special Authorities Processed..... | 8 |
| Applications Received..... | 9 |
| Applications Received by Region..... | 10 |
| Summaries - Reasons for Decision..... | 11 - 21 |

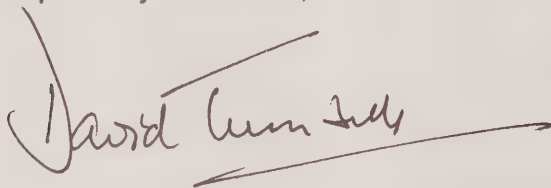


To: The Honourable Hilary M. Weston,
Lieutenant Governor of the Province of Ontario

MAY IT PLEASE YOUR HONOUR:

The undersigned takes pleasure in submitting the Annual Report for the Ontario Highway Transport Board for the calendar year ending December 31, 1998.

Respectfully submitted,

A handwritten signature in dark ink, appearing to read "David Turnbull", with a long horizontal flourish extending to the right.

David Turnbull
Minister

To: The Honourable David Turnbull, Minister of Transportation:

Sir: In accordance with Section 33 of the Ontario Highway Transport Board Act, R.S.O. 1990, Chapter O.19, I have the honour to present the report of the activities of the Ontario Highway Transport Board for the calendar year ending December 31, 1998.

Respectfully submitted,

A handwritten signature in dark ink, reading "Gary Stanley". The signature is written in a cursive, flowing style.

Gary Stanley
Acting Chair

The Board

The Board is constituted by virtue of and in accordance with the provisions of the Ontario Highway Transport Board Act, R.S.O. 1990, Chapter O.19. It operates as a quasi judicial administrative tribunal. Under the Public Vehicles Act, R.S.O. 1990 Chapter P.54 and the Motor Vehicle Transport Act, 1987, S. C. Chapter 35, as amended by R.S. 1989, Chapter 29, the Board controls entry and maintains an orderly development in the business of transporting passengers for compensation in public vehicles, both within Ontario and to other jurisdictions.

Members of the Board (as of December 31, 1998)

George Samis

Chair

Newburgh

Message from the Chair

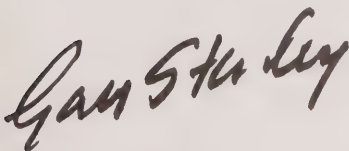
As in recent years, applications for sanctions and licence reviews of carriers who were allegedly either conducting business without operating licences or were exceeding the terms of their licences accounted for most of the Board's activity. Members of the industry continue to utilize the existing legislation to monitor industry activity and improve the image of the Ontario bus industry in the eyes of the public.

The number of new applications requiring hearings for public necessity and convenience remained at a level consistent with last year.

The Board has endeavoured to serve the public in an efficient and expeditious manner. Applications for public vehicle, extra-provincial and school bus licences were always given priority. The turn around time from the Board's initial receipt of an application until the issuance of a decision has been reduced, much to the appreciation of the industry.

It is expected that the Board will continue to provide this prompt level of service to the industry in the future.

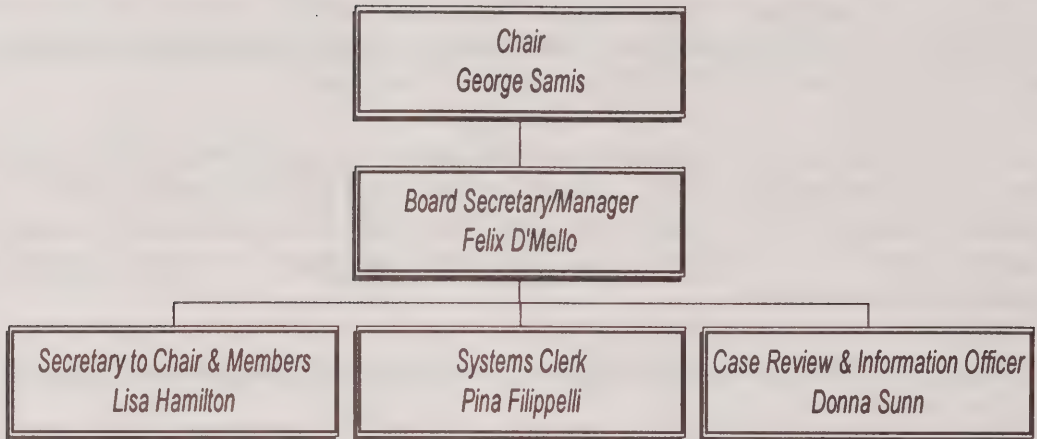
As well, the Board continues to become self-financing in its mandate to regulate the industry with minimal expense to the citizens of Ontario.



Gary Stanley
Acting Chair

Organization Chart

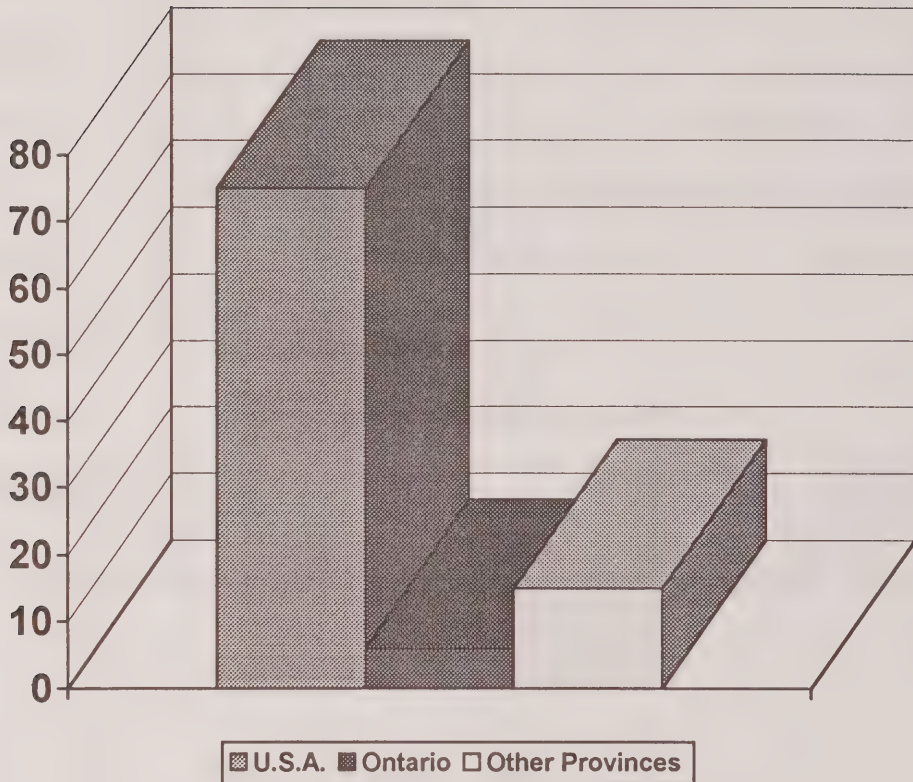
(AS OF DECEMBER 31, 1998)



REVENUE - 1998

| | |
|-----------------------------------|--------------------------|
| Application Fees | \$ 71,320 |
| Court Costs | 45,017 |
| Credits & U.S. Exchange | 9,470 |
| Tapes of Hearings and Photocopies | 121 |
| Special Authorities | 12,595 |
| Objections | 11,050 |
| Reviews | <u>800</u> |
| Total Revenue | <u>\$ 150,372</u> |

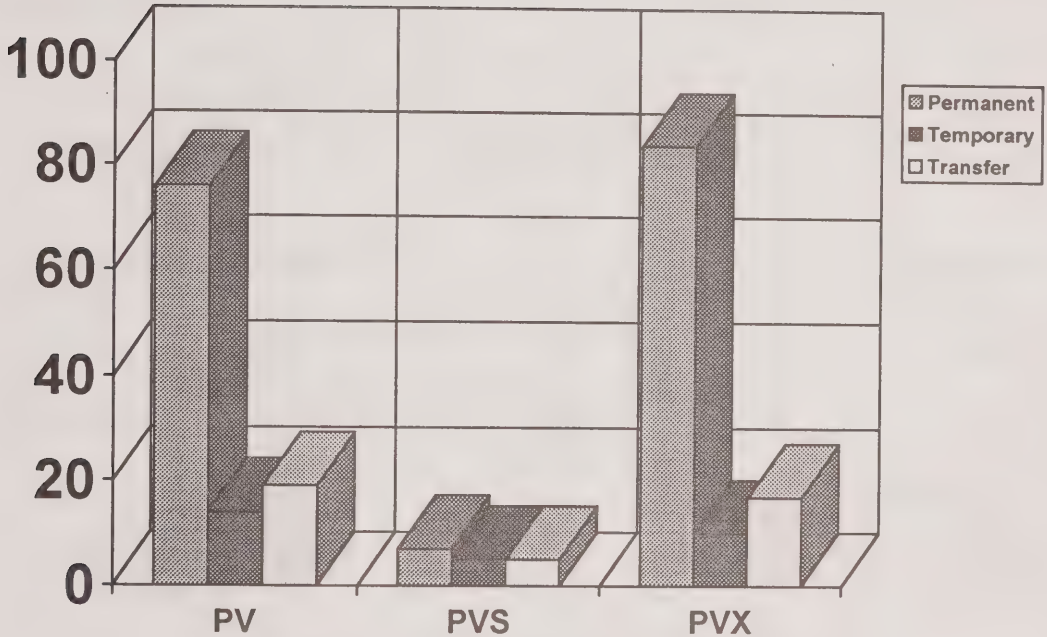
Special Authorities Processed



APPLICANT'S HOME BASE

| | |
|-----------------|-----------|
| U.S.A. | 75 |
| Ontario | 6 |
| Other Provinces | 15 |
| Total | <u>96</u> |

Applications Received

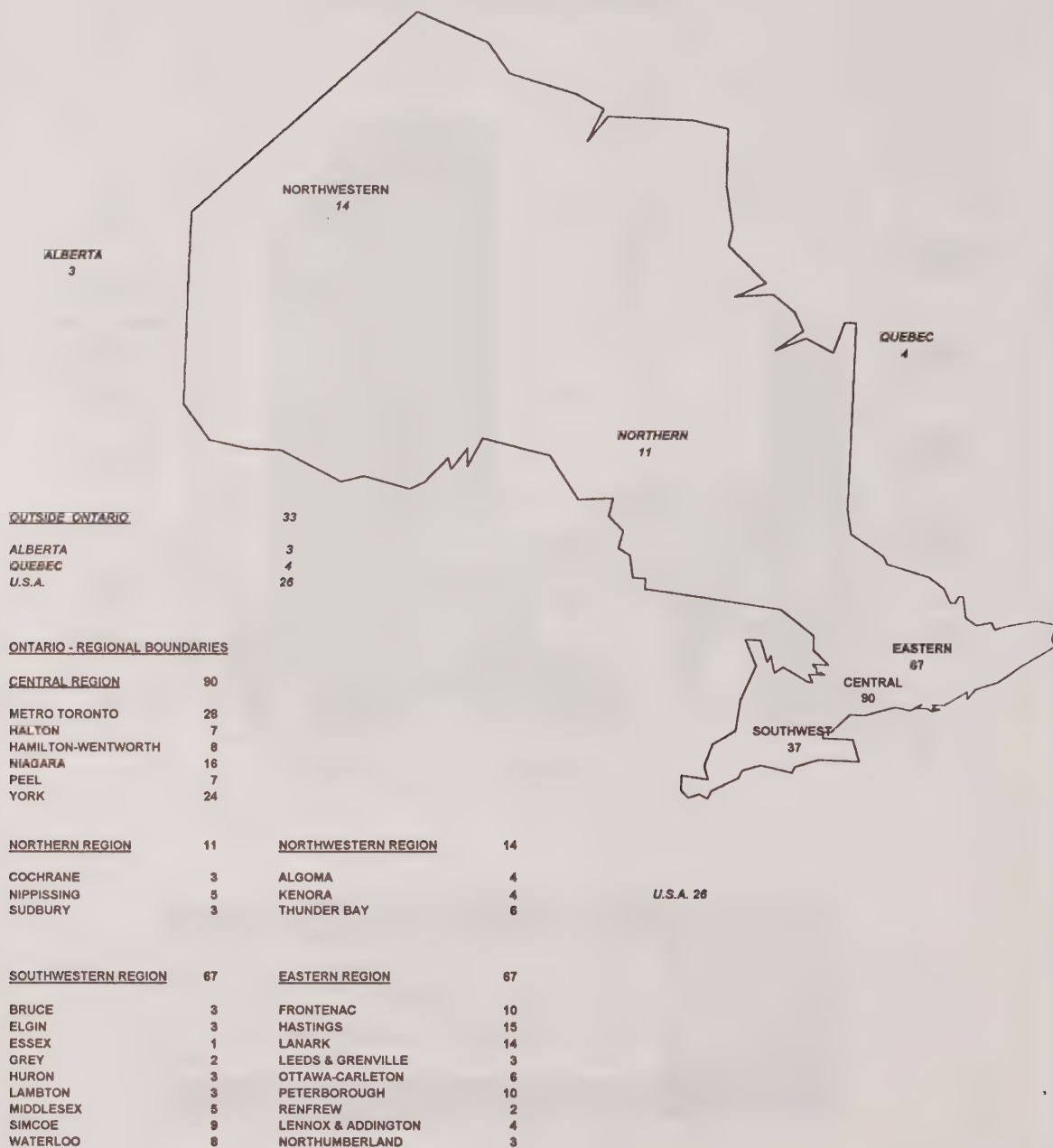


| Type/Class | PV | PVS | PVX | TOTAL |
|--------------|------------|-----------|------------|------------|
| Permanent | 76 | 7 | 84 | 167 |
| Temporary | 14 | 5 | 10 | 29 |
| Transfer | 19 | 5 | 17 | 41 |
| TOTAL | 109 | 17 | 111 | 237 |

Legend:

- PV Public Vehicle Applications (Intra-Provincial Bus Undertaking)
- PVS Public Vehicle (School Bus) Applications (Intra-Provincial Bus Undertaking) School Bus ONLY
- PVX Part I Motor Vehicle Transport Act Applications (Extra-Provincial Bus Undertaking)

Applications Received by Region



TOTAL APPLICATIONS 237

The following are summaries of applications filed by interested persons (i.e. a person who has an economic interest in the outcome of a matter) with respect to Sections 10 and 11 of the Public Vehicles Act. These applications are complaints by interested persons, alleging violations of the Public Vehicles Act as amended and Regulations by licensees, non-licensees or by arrangers of bus transportation services using unlicensed carriers. Following written or oral hearings, the Board may impose sanctions i.e. cancel, suspend, impose conditions on licences and/or order that the operation that caused the contravention stop.

Mishkeegogamang Band First Nations
Osnaburg, Ontario

File: 45575-RE

Complaint: Operating without an operating licence
Complainant: Ken Miller
Decision: Ordered to stop the service immediately.
Costs assessed: To the Board \$1475

Tom's Taxi and Car Rentals
Pickle Lake, Ontario

File : 45549-RE

Complaint: Operating without an operating licence.
Complainant: Ken Miller
Decision: Ordered to stop the service immediately.
Costs assessed: To the Board \$1475
To Ken Miller \$25

G & M Transportation Co. Ltd.
Holtyre, Ontario

File: 29910-RE

Complaint: Operating in contravention of its operating licence.
Complainant: Lambert Bus Lines Ltd.
Decision: Ordered to stop the service immediately.
Costs assessed: To the Board \$1500

Lockerby Taxi Inc.
Sudbury, Ontario

File: 44322-RE

Complaint: Operating in contravention of its operating licence.
Complainant: Marcel Larochelle
Decision: Ordered to stop the service immediately.
Costs assessed: To the Board \$1792
To Marcel Larochelle \$400

Fred Ford
Ventnor, Ontario

File: 45583-RE

Complaint: Operating without an operating licence.
Complainant: Howard Bus Service Limited
Decision: Ordered to stop the service immediately.
Costs assessed: To the Board \$1000

Spencley School Transit Limited
Collingwood, Ontario

File: 44208-RE

Complaint: Operating contrary to its operating licence.
Complainant: J. & S. Limousine Service
Decision: Ordered to stop the service immediately.
Costs assessed: To the Board \$2056

Student Express Limited
Richmond Hill, Ontario

File: 43773-RE

Complaint: Operating contrary to its operating licence.
Complainant: Transtario Bus Lines Inc.
Decision: Ordered to stop the service immediately.
Costs assessed: To the Board \$931

Amaral Bus Co. Ltd.
New Bedford, Massachusetts, USA

File: 45582-RE

Complaint: Operating without an operating licence.
Complainant: Viveiros Coach Lines Inc.
Decision: Ordered to stop the service immediately.
Costs assessed: To the Board \$1400(\$US)

Great Canadian Coaches Inc.
Kitchener, Ontario

File: 44338-RE

Complaint: Operating in contravention of its operating licence.
Complainant: Peachtree Tours Inc.
Decision: Ordered to stop the service immediately.
Costs assessed: To the Board \$1950

Honey Lockstein
Aylmer, Ontario

File: 45602-RE

Complaint: Operating without an operating licence.
Complainant: Amos Gasco
Decision: Ordered to stop the service immediately.
Costs assessed: To the Board \$1200

Tremblay's Motor Coach Inc.
New Bedford, Massachusetts, USA

File: 45123-RE

Complaint: Operating without an operating licence
Complainant: Vivieros Coach Lines Inc.
Decision: Ordered to stop the service immediately.
Costs assessed: To the Board \$600

Erie Coach (1985) Inc.
London, Ontario

File: 44242-RE

Complaint: Operating without a proper authority.
Complainant: Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")
Decision: Ordered to stop the service immediately.
Costs assessed: To the Board \$1100

1259621 Ontario Inc.
Trenton, Ontario

File: 45617-RE

Complaint: Operating without an operating licence
Complainant: Manual G. Pereira
Decision: Ordered to stop the service immediately.
Costs assessed: To the Board \$400

336825 Ontario Limited
Toronto, Ontario

File: 27394-RE

Complaint: Operating in contravention of its operating licence.
Complainant: J.I. DeNure (Chatham) Limited.
Decision: Ordered to stop the service immediately.
Costs assessed: To the Board \$500
To J.I. DeNure (Chatham) Limited \$1000

Parkhurst Motors Inc.
Montreal, Quebec

File: 45615-RE

Complaint: Operating without an operating licence.
Complainant: Manuel G. Pereira
Decision: Ordered to stop the service immediately.
Costs assessed: To the Board \$250

Douglas Rushnell
Trenton, Ontario

File: 45615-RE

Complaint: Operating without an operating licence.
Complainant: Manuel G. Pereira
Decision: Ordered to stop the service immediately.
Costs assessed: To the Board \$400

Smith Bus Lines Limited
Picton, Ontario

File: 13853-RE

Complaint: Operating in contravention of an operating licence.
Complainant: Manuel G. Pereira.
Decision: Ordered to stop the service immediately.
Costs assessed: To the Board \$400

Trippls Unlimited
Belleville, Ontario

File: 45609-RE

Complaint: Operating without an operating licence.
Complainant: Manuel G. Pereira
Decision: Ordered to stop the service immediately.
Costs assessed: To the Board \$400

Weaver Funeral Homes (Campbellford) Ltd.
Campbellford, Ontario

File: 45620-RE

Complaint: Operating without an operating licence.
Complainant: Manuel G. Pereira
Decision: Ordered to stop the service immediately.
Costs assessed: To the Board \$400

Lloyd G. Wilson (Belleville) Ltd.
Belleville, Ontario

File: 45611-RE

Complaint: Operating without an operating licence.
Complainant: Manuel G. Pereira
Decision: Ordered to stop the service immediately.
Costs assessed: To the Board \$400

Allandale School Transit Ltd.
Etobicoke, Ontario

File: 36255-RE

Complaint: Operating in contravention of its operating licences.
Complainant: J & S Limousine
Decision: Ordered to stop the service immediately.
Costs assessed: To the Board \$700

Ca et La Guide Service Inc.
Toronto, Ontario

File: 45032-RE

Complaint: Operating in contravention of its operating licences.
Complainant: Maple Kanko Tours Inc.
Decision: Ordered to stop the service immediately.
Costs assessed: To the Board \$750
To Morris/Rose/Ledgett \$3700
To Maple Kanko Tours Inc. \$2000

Lacroix Bus Service Inc.
Hearst, Ontario

File: 27972-RE

Complaint: Operating in contravention of its operating licences.
Complainant: Rochon's Bus Lines Ltd.
Decision: Ordered to stop the service immediately.
Costs assessed: To the Board \$1100

Balmer Motor Hotel
Balmertown, Ontario

File: 45634-RE

Woody's Taxi
Red Lake, Ontario

File: 45639-RE

Iron Range Bus Lines
Thunder Bay, Ontario

File: 24443-RE

Complaint: Alleged that the above three named companies were operating without operating licences.
Complainant: McLeod Transportation (Red Lake) Limited.
Decision: Application dismissed as it was withdrawn by the applicant.
Costs assessed: To the Board \$600

Erie Coach (1985) Inc.
London, Ontario

File: 45559-RE

Complaint: Operating in contravention of its operating licences
Complainant: J.I. DeNure (Chatham) Limited.
Decision: Application dismissed as it was withdrawn by the applicant.
Costs assessed: To the Board \$650

Century Airline Services Inc.
Peterborough, Ontario

File: 44617-RE

Complaint: Operating in contravention of its operating licences.
Complainant: Manuel G. Pereira
Decision: Ordered to stop the service immediately.
Costs assessed: To the Board \$800

Alistair Hamilton
Hamilton, Ontario

File: 45655-RE

Complaint: Operating without an operating licence.
Complainant: Peachtree Tours Inc.
Decision: Ordered to stop the service immediately.
Costs assessed: To the Board \$1400

Frontenac Group Inc.
Kingston, Ontario

File: 45661-RE

Complaint: Operating without an operating licence.
Complainant: McCoy Transportation Inc.
Decision: Ordered to stop the service immediately.
Costs assessed: To the Board \$950

Clement Montpellier Bus Lines Ltd.
Chelmsford, Ontario

File: 43683-RE

Complaint: Operating in contravention of its operating licence.
Complainant: Northern Escape Tours
Decision: Ordered to stop the service immediately.
Costs assessed: To the Board \$400

James Randall Reid
Kingston, Ontario

File: 44032-RE

Complaint: Operating in contravention of its operating licence.
Complainant: McCoy Transportation Inc.
Decision: Ordered to stop the service immediately.
Costs assessed: To the Board \$800

Summaries - Reasons for Decisions

The following summaries of applications for operating licences, applications for sanctions and reviews that were adjudicated by the Board in the 1998 calendar year represent examples of the type of matters handled by the Board. The Board's complete decisions are available and may be requested from its offices, telephone (416) 326-6732.

Scheduled Service: A bus transportation service for which an application or licensee files a timetable indicating the times of arrivals and departures.

Chartered Trip: A bus transportation service exclusively for a group of persons.

Applicant: Marchelle Larocelle ("Larocelle")
Wahanapitae, Ontario

File: 44322-RE

Respondent: Lockerby Taxi Inc. – Sudbury, Ontario

Issues: This is an application by Marcel Larochelle ("Larochelle") pursuant to Sections 10 and 11 of the Public Vehicles Act alleging that Lockerby Taxi Inc. ("Lockerby") was operating illegally by operating a public vehicle between the City of Sudbury and the Sudbury Airport located in Nickel Centre. Larocelle claimed that Lockerby was operating over an affiliated company's licence (401139 Ontario Inc.) and did not have its own operating licence.

Mr. Vanderlip, the Senior Enforcement Investigator, confirmed that Lockerby was operating a 14-passenger vehicle for which it was not authorized and also operating taxi-sedans between the City of Sudbury and Sudbury Airport but charging multiple fares. Lockerby in its defence testified that as Lockerby and 401139 Ontario Inc. were commonly owned, it could operate over each other's licences.

Decision: Lockerby held no operating licence of its own to provide the service, and by providing the service, it was violating Section 2(1) of the Public Vehicles Act, which states: "Despite the provisions of any private act, no person shall operate a public vehicle, (a) except under an operating licence; or (b) in contravention of the terms and conditions of the operating licence."

Although 401139 Ontario Inc. was licensed to provide the service, this licence had never been transferred to Lockerby. Consequently, Lockerby was not licensed to provide the service and the Board ordered that the service be stopped immediately.

Applicant: J. & S. Limousine Service ("J. & S.")
Stayner, Ontario

File: 44208-RE

Respondent: Spencley School Transit Limited

Issues: An application by J & S Limousine Service ("J&S") alleging that Spencley School Transit Limited ("Spencley") was operating illegally by providing a transportation service between Collingwood and the Blue Mountain Ski Resort in Blue Mountain. J & S alleged that Spencley had no operating licence to provide the service in question and that it did not have one and had been providing a transportation service since 1995.

In its defence, Spencley testified that the service in question was at the request of the Town of Collingwood and the Community Transportation Action Programme ("CTAP"). Spencley, however, indicated that the formal support CTAP was never given to obtain the required licence. Spencley subsequently provided the transportation for free on the first day and later charged \$2.00 per passenger. Spencley also filed an application to transfer the operating licences of Joseph Connolly (who had the proper licences) but in the meantime, it continued to provide the service. Spencley alleged that the fare collected from the passengers was remitted to the Town of Collingwood and contended that a public vehicle was not required for the service as there was no compensation involved.

Decision: The Board concluded that Spencley did not hold the proper authority and consequently, it was not allowed to provide the service. As to the passengers who paid a fare, the Board also concluded that this constituted compensation. The fact that the monies were subsequently turned over to the Town, did not nullify the fact that the passengers were being charged for the service. The Board ordered that the service stop immediately.

Applicant: 1128570 Ontario Inc.
North Bay, Ontario

File: 45319B/C

Respondents: Palangio Enterprises 1982 Limited
Ontario Northland Transportation Commission
Thrifty Travel Counsellors Inc.

Application: Intra and extra-provincial operating applications for chartered trips from points in the Regional Municipality of Sudbury and chartered trips for Canadian National Railway Company from points in the District of Sudbury.

Issues: The applicant provided substantial evidence in support of its applications from a broad cross-section of the public. The evidence from Canadian National Railway was equally formidable.

In contrast, the respondents evidence was that they were currently licensed to provide a transportation service and that there was no need to add another licensee in the area applied for.

| | | |
|----------------------------|---|------------------------|
| <u>Decision:</u> | The Board concluded that the evidence of the respondents was imprecise and inadequate, especially as to the question of the economic impact the applications would have on their operations. The applications were granted as applied for. | |
| <u>Applicant:</u> | <u>Erie Coach (1985) Inc.</u> London, Ontario | <u>File: 44242-B/C</u> |
| <u>Application:</u> | Intra and extra-provincial applications for chartered trips from the Counties of Essex, Kent and Lambton. | |
| <u>Respondents:</u> | J.I. DeNure (Chatham) Limited ("DeNure") C.A. Bailey Ltd. ("Southways") | |
| <u>Issues:</u> | <p>The applicant operates twenty three (23) coaches including five (5) 54-55 passenger coaches. Since 1997, Erie had operated under a lease agreement with another licensed company, Shoreline Tours and Travel ("Shoreline"). By virtue of this agreement, Erie had been operating chartered trips out of Kent and Essex. As a result of a complaint from DeNure, Erie halted this arrangement and made applications before the Board for temporary and permanent operating licences. Erie had been operating under a temporary licence granted by the Board for three named accounts.</p> <p>Twenty-two (22) public witnesses testified in support of the applications, representing travel agencies, tour operators, sports teams, church groups, schools etc. The gist of the evidence was that there was a lack of equipment availability, service and communication problems and they wanted more competition. As the respondents also operated their own travel agencies; travel agents were reluctant to do business with them as they were direct competitors. The witnesses spoke very highly of the quality of Erie's service, the customer friendly and accommodating attitude of Erie's staff.</p> <p>DeNure, a Chatham based company which operates fifteen (15) Class 'A' coaches including eight (8) 55-passenger coaches. DeNure testified that it was operating at 69% usage rate over the past 19 months. DeNure disputed the accuracy and basis of the service complaints and felt that if licences were granted to Erie, it would have a detrimental impact on its revenues.</p> <p>Southways alleged that it was operating at 36% coach capacity.</p> | |
| <u>Decision:</u> | <p>The Board concluded that the public evidence was sufficient to satisfy the test of public necessity and convenience and that the complaints by the public witnesses had validity.</p> <p>The Board also concluded that Southways had a small and old fleet and that its lack of marketing virtually made it a non-competitor.</p> | |

The Board commended DeNure for modernizing its fleet and marketing its services. However, the complaints from the public witnesses with respect to DeNure's service, treatment of its customers and equipment non-availability gave the Board serious concerns. The evidence from the public witnesses persuaded the Board that there was a need for Erie to be granted the licences. Operating licences were granted from Kent and Essex and for only one named customer from Lambton County.

Applicant: Ca et La Guide Service Inc. *File: 45032-C/D*
Toronto, Ontario

Applications: Intra and extra-provincial applications for chartered trips from Peel, Niagara and Toronto in Class 'D' vehicles with a maximum capacity of 11 passengers exclusive of the driver.

Respondents: Maple Kanko Tours Inc. ("Kanko")
J.C. Van Service Inc. ("J.C.")

Issues: The sole issue at the hearing was the fitness of the applicant as public evidence on file was deemed to have met the test of public need and convenience.

Allegations were made that Ca et La had been operating illegally in previous years. Ca et La felt that it could not discontinue the operation because of the inconvenience it would cause its customers. They had also heard that deregulation was imminent and consequently, felt no need to apply. However, on receipt of the Board's Order to cease the operations, they immediately complied with all of the requirements and to date had operated legally.

The two respondents, Kanko and J.C. testified that Ca et La had impacted their businesses negatively by its price cutting and its illegal operations. They also contended that Ca et La had knowingly operated in violations of the laws.

Decision: The Board concluded that there was a definitive public need for the service and that Ca et La Guide had complied with the Board's Order to cease all illegal operations and was making a genuine and conscientious effort to comply with the laws.

The applications were granted on a temporary basis for one year pending an application accompanied by a statutory declaration that they had complied with relevant laws.

témoins du public étaient valides.

La Commission a aussi conclu que Southways avait une flotte qui était vieille et petite et que le manque de marketing en faisant virtuellement un non-compétiteur.

La Commission a félicité DeNure pour la modernisation de sa flotte et pour le marketing de ses services. Cependant, les plaintes des témoins du public relativement au service de DeNure, le traitement de ses clients et la non-disponibilité d'équipement ont préoccupé la Commission. La preuve des témoins du public a persuadé la Commission qu'il y avait un besoin démontré et que les permis devraient être accordés à Erie. Les permis ont été accordés pour Kent et Essex et pour seulement un seul client pour le comté de Lambton.

Ca et La Guide Service Inc.

Dossiers: 45032-

Demandeur:
C/D

Toronto, Ontario

Demandes:

Demandes de permis de transport nolisé intra and extra-provincial à partir de Peel, Niagara and Toronto limité à l'utilisation de véhicules de catégorie D ayant une capacité maximale de 11 passagers excluant le conducteur.

Opposantes:

Maple Kanko Tours Inc. ("Kanko")
J.C. Van Service Inc. ("J.C.")

Questions:

La seule question soulevée à l'audience était l'aptitude du demandeur parce que la Commission a décidé que la preuve du public déposée au dossier rencontrait le test de nécessité et commodité publiques.

Il a été allégué que Ca et La a opéré illégalement au cours des années précédentes. Ca et La a dit qu'il ne pouvait arrêter le service à cause des problèmes que cela causerait aux clients. De plus, la compagnie avait entendu parler que la déréglementation était imminente et que conséquemment elle ne voyait pas la nécessité de faire une demande. Cependant, lorsque la compagnie a reçu l'ordonnance de la Commission de cesser les opérations, la compagnie s'y est soumise et jusqu'à date la compagnie a opéré légalement. Les deux opposantes, Kanko and J.C., ont témoigné que Ca et La a eu un impact négatif par sa politique de prix coupés et par ses opérations illégales. Ils ont aussi soutenu que Ca et La avait sciemment opéré en contravention de la loi.

Décision:

La Commission a conclu qu'il y avait un besoin public évident pour le service et que Ca et La Guide s'était soumis à l'ordonnance de la Commission de cesser les opérations illégales et que la compagnie faisait des efforts sincères et consciencieux afin de se soumettre à la loi.

Les demandes ont été accordées sur une base temporaire pour une période d'une année en attendant le dépôt d'une demande accompagnée d'une déclaration assermentée que les exigences de la loi ont été rencontrées.

Décision:

Par contraste, la preuve apportée par les opposantes n'était qu'elles étaient déjà détenteurs de permis pour donner le service et qu'il n'y avait pas de besoins démontrés d'ajouter un autre détenteur de permis à la région en question.

La Commission a conclu que la preuve des opposantes était imprécise et inadéquate, spécialement relativement à l'impact économique que les demandes auraient sur leurs exploitations si elles étaient accordées. Les demandes ont été accordées.

Demandeur:

Erle Coach (1985) Inc.
London, Ontario

Demandes:

Demandes de permis de transport nuisé intra and extra-provincial à partir des comtés d'Essex, de Kent and de Lambton.

Opposantes:

J.I. DeNure (Chatham) Limited ("DeNure")
C.A. Bailey Ltd. ("Southways")

Questions:

Le demandeur exploite vingt-trois (23) autobus incluant cinq (5) autobus ayant une capacité de 54-55 passagers. Depuis 1997, Erle a exploité en vertu d'un contrat de location avec un autre détenteur de permis, Shoreline Tours and Travel ("Shoreline"). En vertu de ce contrat, Erle a fait du transport nuisé à partir de Kent et d'Essex. Resultant d'une plainte déposée par DeNure, Erle a arrêté cet arrangement et a déposé des demandes auprès de la Commission pour obtenir des permis temporaires et permanents. Erle a depuis opéré en vertu d'un permis temporaire accordé par la Commission et permettant de servir 3 clients.

Vingt-deux (22) témoins en provenance du public ont témoigné au support des demandes, représentant des agences de voyages, des exploitants de tours, des équipes sportives, des groupes d'églises, des écoles etc. Les points saillants de la preuve sont les suivants: le manque d'équipement, les problèmes de service et de communication et le manque de compétition. Du fait que les opposantes exploitent leurs propres agences de voyages, les agents de voyages hésitent à faire affaires avec eux du fait qu'elles sont des compétiteurs directs. Les témoins ont parlé très hautement de la qualité du service d'Erle, de l'attitude amicale et accommodante vis-à-vis les clients démontrées par le personnel d'Erle.

DeNure, une compagnie basée à Chatham exploitant quinze (15) autobus de catégorie A incluant huit (8) autobus d'une capacité de 55 passagers, DeNure a témoigné qu'il a opéré à un taux d'usage de 69% au cours des 19 derniers mois. DeNure a disputé l'exacitude et le fondement des plaintes relativement au service et a dit que si les permis étaient accordés à Erle, cela aurait un impact nuisible sur ses revenus.

Southways a allégué qu'il opérerait à une capacité de 36% par autobus.

Décision:

La Commission a conclu que la preuve publique était suffisante afin de satisfaire le test de commodité et nécessité publiques et que les plaintes des

Réquerant:

J. & S. Limousine Service ("J. & S.")

Défendeur:

Spencley School Transit Limited

Questions:

La demande a été présentée par J. & S. Limousine Service ("J. & S.") alléguant que Spencley School Transit Limited ("Spencley") opérait illégalement en fournissant un service de transport entre Collingwood et la station de ski Blue Mountain à Blue Mountain. J. & S. a allégué que Spencley n'était pas détenteur d'un permis lui permettant d'offrir le service en question, qu'il ne détenait un permis et qu'il donnait le service de transport depuis 1995.

En défense, Spencley a témoigné que le service en question était donné à la demande de la ville de Collingwood et du Community Transportation Action Programme ("CTAP"). Spencley, cependant, a indiqué que le support formel de CTAP n'a jamais été donné afin d'obtenir le permis requis. Subséquentement, Spencley a donné le service de transport gratuitement le premier jour et par la suite a chargé 2.00\$ par passager. Spencley a aussi déposé une demande de transfert des permis détenus par Joseph Connolly (qui a les permis requis) mais entre temps il a continué de donner le service. Spencley a allégué que les taux collectés ont été donnés à la ville de Collingwood et a soutenu qu'un véhicule utilitaire n'était pas requis pour le service du fait qu'il n'y avait pas compensation.

Décision:

La Commission a conclu que Spencley n'avait pas le permis requis et que conséquemment il n'était pas autorisé à donner le service. Du fait que les passagers ont payé les taux, la Commission a conclu qu'il y a eu compensation. Le fait que l'argent a plus tard été donné à la ville n'annule pas le fait que les passagers ont dû payer pour le service. La Commission a ordonné que le service cesse immédiatement.

Demandeur:

1128570 Ontario Inc.
North Bay, Ontario

Opposantes:

Palangio Enterprises 1982 Limited
Ontario Northland Transportation Commission
Thrifty Travel Counsellors Inc.

Demandes:

Demandes de permis de transport notifié intra et extra-provincial à partir de la municipalité régionale de Sudbury et de permis de transport notifié pour le compte de la Compagnie de chemin de fer Canadien National à partir du district de Sudbury.

Questions:

Le demandeur a apporté une preuve substantielle de support pour ses demandes de la part du public en général. La preuve fournie pour le Compagnie de chemin de fer Canadien National a aussi été formidable.

Résumés de décisions rendues

Vous trouverez ci-après un résumé de décisions qui ont été rendues par la Commission pendant l'année 1998. Celles-ci représentent un échantillonage des dossiers dont la Commission a eu à décider. Les décisions complètes de la Commission sont disponibles et peuvent être obtenues en contactant ses bureaux au (416) 326-6732.

Légende:

Service sur horaire:

Un service de transport par autobus en vertu duquel une demande ou un détenteur de permis a déposé un horaire indiquant les heures d'arrivée et de départ du service.

Service notifié:

Un service de transport par autobus sans horaire fixe qui est exclusivement pour le bénéfice d'un groupe de personnes.

Requérant:

Marcel Larochelle ("Larochelle")
Wahanapitae, Ontario

Défendeur:

Lockerby Taxi Inc. – Sudbury, Ontario

Questions:

La demande a été présentée par Marcel Larochelle ("Larochelle") en vertu des articles 10 et 11 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* alléguant que Lockerby Taxi Inc. ("Lockerby") opérait illégalement en exploitant un véhicule de transport en commun entre la ville de Sudbury et l'aéroport de Sudbury située dans la ville de Nickel Centre. Larochelle a allégué que Lockerby a opéré en vertu du permis émis à une compagnie affiliée (401139 Ontario Inc.) et qu'il ne détenait pas son propre permis.

M. Vanderlip, l'enquêteur senior, a confirmé que Lockerby a exploité un véhicule de transport en commun ayant une capacité de 14 passagers lequel il n'était pas autorisé à exploiter et a exploité des taxis-sedans entre la ville de Sudbury et l'aéroport de Sudbury mais en chargeant des taux par personne. En défense, Lockerby a témoigné que du fait que Lockerby et 401139 Ontario Inc. était détenus par le même propriétaire, ils pouvaient opérer en vertu des permis détenus par l'un ou l'autre.

Décision:

Lockerby ne détenait pas de permis en son nom pour offrir le service et en fournissant le service il a contrevenu à l'article 2(1) de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* qui prévoit que "malgré les dispositions de toute autre loi, personne ne doit exploiter un véhicule de transport en commun (a) à moins d'être détenteur d'un permis ou (b) en contravention des termes et des conditions d'un permis".

Quoque le permis de 401139 Ontario Inc. lui permette de donner le service, ce permis n'a jamais été transféré à Lockerby. Conséquemment, Lockerby n'était pas autorisé à donner le service et la Commission a ordonné que le service cesse immédiatement.

Frontenac Group Inc.
Kingsston, Ontario

Plainte: Exploitation sans détenir le permis requis.
Plaignant: McCoy Transportation Inc.
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
Frais à être payés: À la Commission \$950

Clement Montpellier Bus Lines Ltd.
Chelmsford, Ontario

Plainte: Exploitation contrairement aux termes de ses permis.
Plaignant: Northern Escape Tours
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
Frais à être payés: À la Commission \$400

James Randall Reid
Kingsston, Ontario

Plainte: Exploitation contrairement aux termes de son permis.
Plaignant: McCoy Transportation Inc.
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
Frais à être payés: À la Commission \$800

Balmer Motor Hotel
Balmertown, Ontario

Woody's Taxi
Red Lake, Ontario

Iron Range Bus Lines
Thunder Bay, Ontario

Plainte: Les trois compagnies ci-dessus auraient exploité un service de transport sans dét看ir le permis requis.
Plaignant: McLeod Transportation (Red Lake) Limited.
Décision: Plainte rejetée pour raison de retrait par le plaignant.
Frais à être payés: \$600

Erie Coach (1985) Inc.
London, Ontario

Plainte: Exploitation contrairement aux termes de ses permis.
Plaignant: J.I. DeNure (Chatham) Limited.
Décision: Plainte rejetée pour raison de retrait par le plaignant.
Frais à être payés: \$650

Dossier: 45559-RE

Century Airline Services Inc.
Peterborough, Ontario

Plainte: Exploitation contrairement aux termes de ses permis.
Plaignant: Manuel G. Pereira
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
Frais à être payés: \$800

Dossier: 44617-RE

Alstair Hamilton
Hamilton, Ontario

Plainte: Exploitation sans dét看ir le permis requis.
Plaignant: Peachtree Tours Inc.
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
Frais à être payés: \$1400

Dossier: 45655-RE

Lacroix Bus Service Inc.
Hearst, Ontario
 Plainte: Exploitation contrairement aux termes de ses permis.
 Plaignant: Rochon's Bus Lines Ltd.
 Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
 Frais à être payés: À la Commission \$1100

Dossier: 27972-RE

Ca et La Guide Service Inc.
Toronto, Ontario
 Plainte: Exploitation contrairement aux termes de ses permis.
 Plaignant: Maple Kanko Tours Inc.
 Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
 Frais à être payés: À la Commission \$750
 À Morris/Rose/Ledgett \$3700
 À Maple Kanko Tours Inc. \$2000

Dossier: 45032-RE

Allandale School Transit Ltd.
Etobicoke, Ontario
 Plainte: Exploitation contrairement aux termes de ses permis.
 Plaignant: J & S Limousine
 Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
 Frais à être payés: À la Commission \$700

Dossier: 36255-RE

Lloyd G. Wilson (Belleville) Ltd.
Belleville, Ontario
 Plainte: Exploitation sans détenir le permis requis.
 Plaignant: Manuel G. Pereira
 Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
 Frais à être payés: À la Commission \$400

Dossier: 45611-RE

Parkhurst Motors Inc.
Montreal, Quebec

Plainte: Exploitation sans déténir le permis requis.
Plaignant: Manuel G. Pereira
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
\$250

Douglas Rushnell
Trenton, Ontario

Dossier: 45615-RE

Plainte: Exploitation sans déténir le permis requis.
Plaignant: Manuel G. Pereira
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
\$400

Smith Bus Lines Limited
Picton, Ontario

Dossier: 13853-RE

Plainte: Exploitation contrairement aux termes de son permis.
Plaignant: Manuel G. Pereira
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
\$400

Tripps Unlimited
Belleville, Ontario

Dossier: 45609-RE

Plainte: Exploitation sans déténir le permis requis.
Plaignant: Manuel G. Pereira
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
\$400

Weaver Funeral Homes (Campbellford) Ltd.
Campbellford, Ontario

Dossier: 45620-RE

Plainte: Exploitation sans déténir le permis requis.
Plaignant: Manuel G. Pereira
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
\$400

Honey Lockstein
Aylmer, Ontario

Plainte: Exploitation sans détenir le permis requis.
Plaignant: Amos Gasco
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
Frais à être payés: \$1200

Tremblay's Motor Coach Inc.
New Bedford, Massachusetts, USA

Plainte: Exploitation sans détenir le permis requis.
Plaignant: Vivieros Coach Lines Inc.
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
Frais à être payés: \$600

Erie Coach (1985) Inc.
London, Ontario

Plainte: Exploitation sans détenir le permis requis.
Plaignant: Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
Frais à être payés: \$1100

1259621 Ontario Inc.
Trenton, Ontario

Plainte: Exploitation sans détenir le permis requis.
Plaignant: Manual G. Pereira
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
Frais à être payés: \$400

336825 Ontario Limited
Toronto, Ontario

Plainte: Exploitation sans détenir le permis requis.
Plaignant: J.I. DeNure (Chatham) Limited.
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
Frais à être payés: \$500
A la Commission
A J.I. DeNure (Chatham) Limited \$1000

Fred Ford
Ventnor, Ontario

Plainte:
Plaignant:
Décision:
Frais à être payés:

Exploitation sans déténir le permis requis.
Howard Bus Service Limited
La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
A la Commission

\$1000

Dossier: 45583-RE

Spencley School Transit Limited
Collingwood, Ontario

Plainte:
Plaignant:
Décision:
Frais à être payés:

Exploitation contrairement aux termes de son permis.
J. & S. Limousine Service
La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
A la Commission

\$2056

Dossier: 43773-RE

Student Express Limited
Richmond Hill, Ontario

Plainte:
Plaignant:
Décision:
Frais à être payés:

Exploitation contrairement aux termes de son permis.
Transtario Bus Lines Inc.
La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
A la Commission

\$931

Dossier: 45582-RE

Amaral Bus Co. Ltd.
New Bedford, Massachusetts, USA

Plainte:
Plaignant:
Décision:
Plaignant:

Exploitation sans déténir le permis requis.
Viveiros Coach Lines Inc.
La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
A la Commission

\$1400(\$US)

Dossier: 44338-RE

Great Canadian Coaches Inc.
Kitchener, Ontario

Plainte:
Plaignant:
Décision:
Frais à être payés:

Exploitation contrairement aux termes de son permis.
Peachtree Tours Inc.
La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
A la Commission

\$1950

Vous trouverez ci-après des résumés de demandes déposées par des personnes intéressées (i.e., une personne qui a un intérêt économique dans le résultat du dossier) relativement aux articles 10 et 11 de la Loi sur les véhicules de transport en commun. Ces demandes sont des plaintes déposées par des personnes intéressées alléguant des violations de la loi par des détenteurs de permis ou par des personnes qui organisent des services de transport par autobus et qui n'utilisent pas les services de détenteurs de permis. Suite à une audience écrite ou publique, la Commission peut imposer des sanctions i.e., annuler, suspendre, imposer des conditions aux permis et/ou ordonner que l'opération qui cause la contravention arrête.

Mishkeegogamang Band First Nations
Osnaburg, Ontario
Dossier: 45575-RE

Plainte: Exploitation sans détenteir le permis requis.
Plaignant: Ken Miller
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
Frais à être payés: \$1475

Tom's Taxi and Car Rentals
Pickie Lake, Ontario
Dossier: 45549-RE

Plainte: Exploitation sans détenteir le permis requis.
Plaignant: Ken Miller
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
Frais à être payés: \$1475 \$25

G & M Transportation Co. Ltd.
Holtre, Ontario
Dossier: 29910-RE

Plainte: Exploitation contrairement aux termes de son permis.
Plaignant: Lambert Bus Lines Ltd.
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
Frais à être payés: \$1500

Lockerby Taxi Inc.
Sudbury, Ontario
Dossier: 44322-RE

Plainte: Exploitation contrairement aux termes de son permis.
Plaignant: Marcel Larochelle
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
Frais à être payés: \$1792 \$400

TOTAL - DEMANDES 237

E.U.A. 26

ALBERTA

NORD-OUEST

11
NORD

QUEBEC

| | |
|---------|----|
| ALBERTA | 3 |
| QUÉBEC | 4 |
| E.U.A. | 26 |

ONTARIO - FRONTIÈRES RÉGIONALES

RÉGION CENTRALE

HALTON
METRO TORONTO

HAMILTON-MONTWORTH

NIAGARA
FAMILY

PEBU
NIPOMBA

FROM
FRED

RÉGION DU NORD

RÉGION DU NORD-OUEST

ALGOMA

KENNEDY

KENORA
THUNDER BAY

RÉGION DU SUD-OUEST

RÉGION DE L'EST

FRONTENAC

FRONTENAC
HASTINGS

HASTINGS

LANARK

LEEDS & GRENVILLE

OTTAWA-CARLETON
BETTERBOUGH

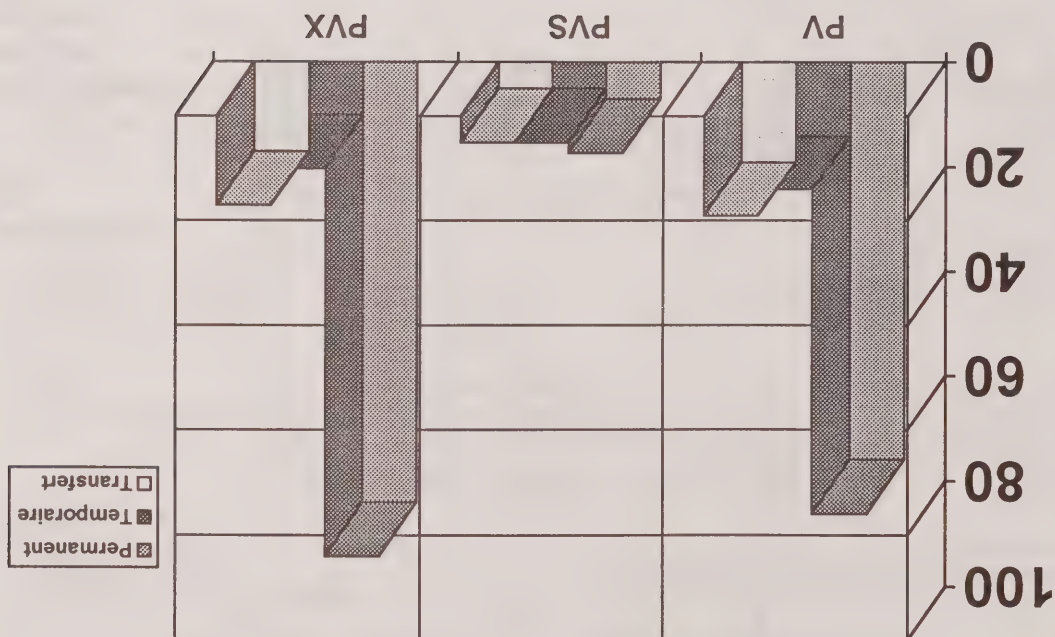
PETERBOROUGH

REVIEW

LENNOX & ADDINGTON

NORTHUMBERLAND

Demandes reçues



| Type/Catégorie | PV | PVS | PVX | TOTAL |
|----------------|-----|-----|-----|-------|
| Permanent | 76 | 7 | 84 | 167 |
| Temporaire | 14 | 5 | 10 | 29 |
| Transfert | 19 | 5 | 17 | 41 |
| TOTAL | 109 | 17 | 111 | 237 |

Légende:

PV

PVS

PVX

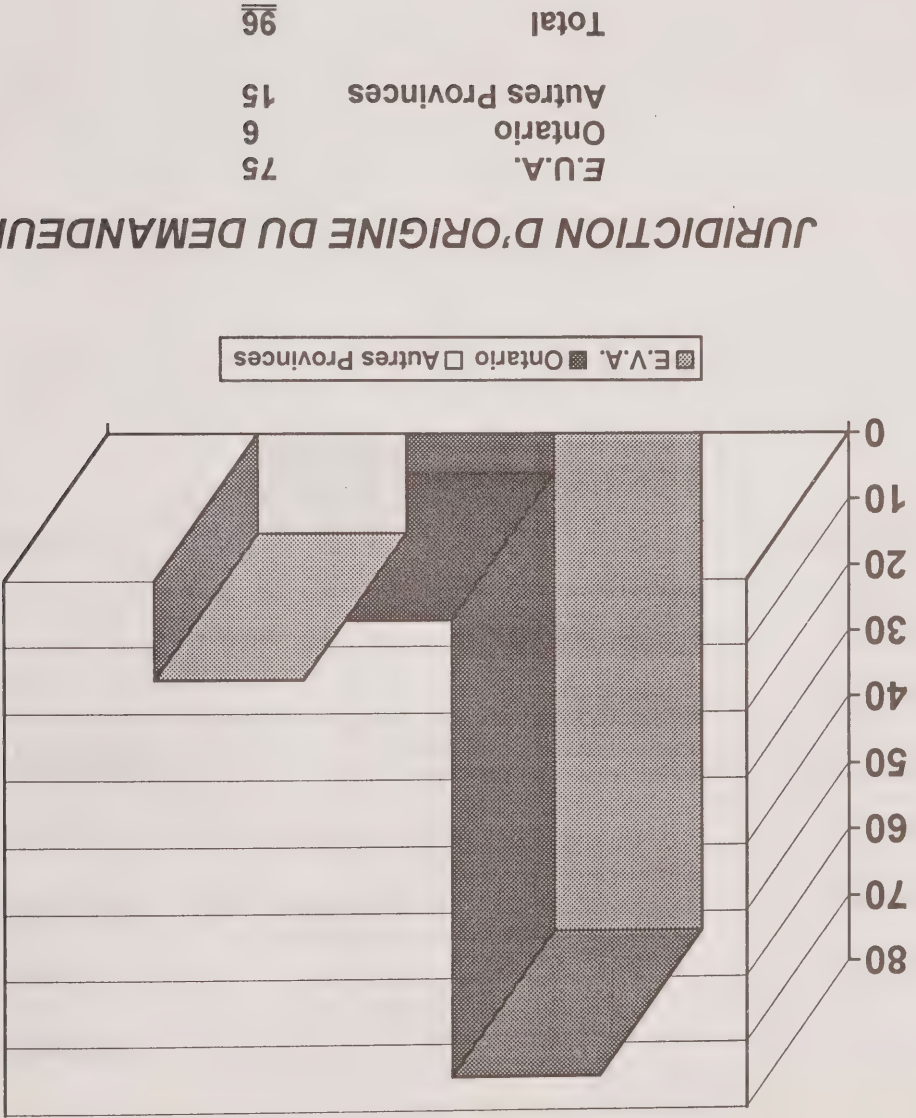
Demandes de permis de transport de passagers (Entreprise de transport intra-provincial par autobus)

Demandes de permis de transport scolaire (Entreprise de transport intra-provincial par autobus)

Demandes de permis présentées en vertu de la partie I de la Loi sur les transports par véhicules à

moteur de 1987 (Entreprise de transport extra-provincial)

JURIDICITION D'ORIGINE DU DEMANDEUR

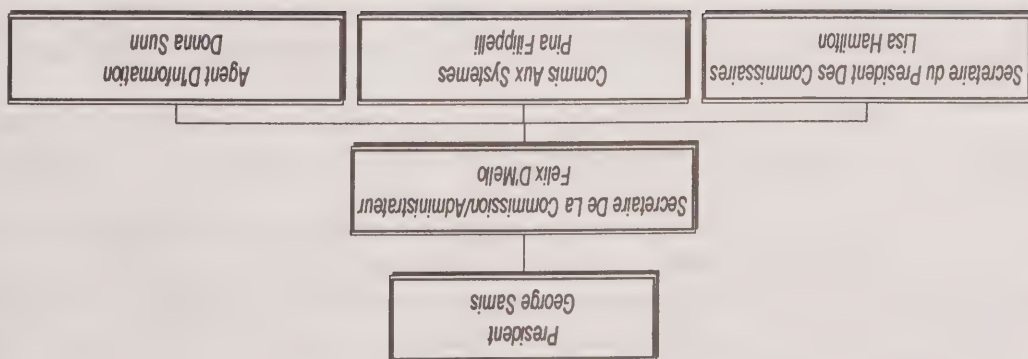


Demandes de permis spéciaux

REVENUS DE 1998

| | |
|--|-------------------|
| Frais de demande | 71,320 \$ |
| Frais de court | 45,017 \$ |
| Crédits & échange sur argent américain | 9,470 \$ |
| Audio-cassettes d'audiences et photocopies | 121 \$ |
| Demandes de permis spéciaux | 12,595 \$ |
| Oppositions | 11,050 \$ |
| Révisions | 800 \$ |
| Revenus totaux | <u>150,372 \$</u> |

Organigramme (au 31 décembre 1998)



Message du Président

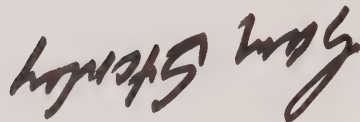
Comme par les années passées, les demandes de révision de permis et de sanctions des transporteurs qui auraient opérés sans permis ou qui auraient opérés au delà des termes de leurs permis ont constitué la plus grande partie des activités de la Commission. Les membres de l'industrie utilisent la législation existante afin de surveiller les activités de l'industrie et d'améliorer l'image de l'industrie ontarienne du transport de passagers aux yeux du public.

Le nombre de demandes de permis requérant des audiences de commodité et nécessité publiques est demeuré au même niveau de l'année dernière.

La Commission s'est efforcée de servir le public d'une manière efficace et expéditive. Les demandes de permis de transport de passagers intra et extra-provinciaux et d'écoliers ont toujours eues la priorité. Le temps de traitement des demandes par la Commission à partir du moment de la réception jusqu'à l'émission de la décision a été réduit au plus grand plaisir de l'industrie.

La rapidité du service offert à l'industrie par la Commission devrait continuer dans le futur.

De plus, la Commission continue de s'autofinancer dans l'accomplissement de son mandat de réglementation de l'industrie à un coût minimal pour les citoyens de l'Ontario.



Gary Stanley

Président intérimaire

La Commission

La Commission a été constituée en vertu et en conformité avec les dispositions de la Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario, L.R.O. 1990, chapitre O.19. Elle assume les fonctions d'un tribunal administratif quasi-judiciaire. En vertu de la Loi sur les véhicules de transport en commun, L.R.O. 1990, chapitre P.54 et de la Loi sur les transports par véhicules à moteur de 1987, L.C. chapitre 35 telle que modifiée par 1989 L.C. chapitre 29, la Commission contrôle l'entrée et maintient le développement ordonné de l'industrie du transport rémunéré de passagers sur le territoire de l'Ontario.

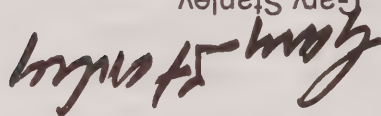
Membre de la Commission (au 31 décembre 1998)

| | | |
|--------------|-----------|----------|
| George Samis | Président | Newburgh |
|--------------|-----------|----------|

A: L'Honorable David Turnbull, Ministre des transports

Monsieur: Conformément à l'article 33 de la Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario, L.R.O. 1990, chapitre O.19, j'ai l'honneur de vous présenter le rapport des activités de la Commission des transports routiers de l'Ontario pour l'année se terminant le 31 décembre 1998.

Respectueusement,



Gary Stanley

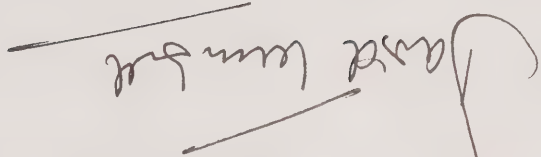
Président intérimaire

A: L'honorable Hilary M. Weston, Lieutenant gouverneur de la Province de l'Ontario

PLAÎT-IL À VOTRE HONNEUR

Le soussigné a le plaisir de présenter le rapport annuel de la Commission des transports routiers de l'Ontario pour l'année se terminant le 31 décembre 1998.

Respectueusement,



David Turnbull
Ministre

Table des matières

| | |
|---------|--|
| 4 | La Commission |
| 5 | Message du Président..... |
| 6 | Organigramme |
| 7 | Revenus de 1998..... |
| 8 | Demandes de permis spéciaux |
| 9 | Demandes de permis reçues |
| 10 | Demandes de permis reçues par région |
| 11 - 21 | Résumés de décisions rendues |

Commission des transports routiers de l'Ontario

RAPPORT ANNUEL 1998



